Aéronautique et météorologie

Dispositions organiques

Loi — n° 1/016 — 31 juillet 2001 3
Décret-Loi — n° 100/84 — 10 octobre 1978 42

31 juillet 2001. – LOI n° 1/016 — Code de l'aéronautique civile du Burundi.

(B.O.B., 2001, n° 7ter, p. 839)

Note. Ce code a le mérite de regrouper et d'actualiser toutes les dispositions antérieures relatives à l'aéronautique. Il s'agit également d'un code qui, dans son esprit, tient compte des conventions internationales en la matière tout en protégeant les intérêts nationaux.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Aérodromes :
- – Ouverts, 14-18.
- – Non ouverts, 19-24.
- – Création et d'exploitation, 11-13.

Aéronefs :
- – Transport aérien (de), 385-409.
- – Travail aérien (de), 410-414.
- – Assistance, 231-234.
- – Enquête (accident), 240-244.
- – Recherche et sauvetage, 235-239.

Conditions de travail :
- – Cessation du contrat, 293-296.
- – Contrat de travail, 275-278.
- – Définitions, 249-252.
- – Exécution du contrat, 279-283.
- – Incapacités, 289-292.

Conditions de vol :
- – Contrôles préalables, 220-224.
- – Assistance (Services d'), 225-230.
- – Temps de travail, 284-288.

Contrôle :
- – Pouvoir, 57-69.
- – Responsabilité, 70-84.
- – Sanctions, 187-199.

Exploitants :
- – Autorisation
- – Généralités, 370-375.
- – Transport non régulier, 381-384.
- – Transport régulier, 376-380.

Exploitation des aérodromes :
- – Aéronautiques, 50-52.
- – Extra aéronautiques, 53-56.
- – Gestion administrative, 44-47.
- – Gestion commerciale, 44-47.
- – Gestion technique, 41-43.
- – Redevances, 48-49.

Exploitation des aéronefs :
- – Conditions techniques, 203.
- – Equipements obligatoires, 204-214.
- – Plan de vol, 215-219.

Fonctions :
- – Navigant professionnel (de), 297-299.
- – Navigant technique (de), 300-307.
- – Personnel commercial (du), 308-311.
- – Commandant de bord (de) :
  - – Avant le vol, 312-315.
  - – En cours de vol, 316-326.
  - – À la fin du vol, 327-343.

Police, 200-202.

Personnel navigant :
- – Brevets, certificats et Licences, 257-263.
- – Carnet de vol, 274.
- – Qualifications, 246-267.
- – Registre spécial, 254-256.
- – Validité des licences et qualifications, 268-273.

Radio-communication, 167-172.

Redevances de route, 245.

Règles de la circulation :
- – Carnet de route, 152.
- – Certificat de navigabilité, 132-145.
- – Certificat individuel, 153-154.
- – Documents de bord, 131.
- – Manuel d'entretien, 146-151.

Responsabilité :
- – Agents commissionnés (des), 246-248.
- – Exploitant (de l'), 352-357.
- – Commandant de bord (du), 334-343.
- – Personnel navigant professionnel (du), 344-351.

Servitudes :
- – Aéronautiques, 25-26.
- – Balisage (de), 34-36.
- – Dégagement (de), 27-32.

Statuts des aéronefs, 85.
- – Définitions, 86-91.
- – Hypothèque, 112-115.
- – Immatriculation, 92-95.
- – Loi applicable, 122-123.
- – Marques de nationalité et d'immatriculation, 102-111.
- – Radiation d'immatriculation, 116.
- – Registre d'immatriculation, 96-101.
- – Rétention et saisie, 117-121.

Survol du territoire :
- – Contrôle, 155-166.

Transport :
- – Action en responsabilité, 471-475.
- – Transporteurs successifs, 476-479.
- – Contrat de, 419-436.
- – Lettre de, 437-454.
- – Limite des indemnités, 460-470.
- – Objets prohibés ou dangereux, 173-175.
- – Responsabilité, 176-186, 455-459.

Travail aérien, 358-369.

PREMIÈRE PARTIE
DES AÉRODROMES

TITRE I
DU STATUT DES AÉRODROMES

CHAPITRE I
DES GÉNÉRALITES

Article 1

Dans le présent code et les actes pris pour son application et quelles que soient les désignations particulières employées, un aérodrome est une surface définie, sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Article 2

L'aéroport est un aérodrome comportant des bâtiments, des installations et des matériels destinés aux besoins du trafic aérien et au service des aéronefs.

Article 3

1. Les aérodromes ou les aéroports sont soit domestiques, soit internationaux. Les aérodromes ou les aéroports domestiques ne peuvent servir qu'exceptionnellement au trafic international. Les aéroports internationaux peuvent servir au trafic domestique et doivent servir au trafic international.

2. Les aéroports internationaux sont ceux où les formalités et inspections relatives à l'entrée et à la sortie du territoire, à l'immigration, aux contrôles des passagers et du fret sont effectuées par des agents qualifiés chargés de veiller à l'application de la réglementation en vigueur.

Article 4

1. L'aéroport douanier est un aéroport international, désigné par l'autorité chargée de l'aéronautique civile en relation avec les autres autorités compétentes, où les formalités et inspections douanières, prévues par la réglementation en vigueur, sont effectuées par des agents qualifiés et habilités à l'égard des passagers, des équipages et du fret.

2. La liste et les caractéristiques des aéroports douaniers sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) ainsi qu'aux organismes internationaux concernés.

Article 5

1. L'aéroport sanitaire est un aéroport international, désigné par l'autorité chargée de l'aéronautique civile en relation avec les autres autorités compétentes, où les formalités et inspections sanitaires à l'égard des passagers, des équipages et du fret peuvent être effectuées conformément à la réglementation en vigueur, en vue de prévenir la propagation des maladies contagieuses.

2. La liste et les caractéristiques des aéroports sanitaires sont publiées et communiquées à l'Organisation Aérienne Civile (O.C.A.I.) ainsi qu'aux organismes internationaux concernés.

Article 6

L'aéroport franc est un aéroport international où, à l'intérieur d'une zone délimitée, les équipages, les passagers, le fret, la poste et les provisions de bord peuvent être débarqués, peuvent séjourner et être transbordés en franchise de taxes et droits de douanes à condition de respecter la réglementation en vigueur.

Article 7

L'hydrobase, l'héliport et l'adacport sont des aérodromes ou aéroports destinés à des aéronefs particuliers.

L'hydrobase est un plan d'eau défini et aménagé pour l'arrivée, le départ et les évolutions à la surface des hydravions ou aéronefs amphibies.

L'héliport ou hélistation est une surface définie sur la terre ou sur un immeuble pour être utilisée exclusivement par des hélicoptères.

L'adacport est une surface définie sur la terre pour être utilisée exclusivement par des aéronefs à décollage et à atterrissage courts (A.D.A.C) ou verticaux (A.D.A.V).

Article 8

Tout aéroport ou aérodrome comprend nécessairement une aire d'atterrissage et une aire de manoeuvre et, éventuellement, une aire de trafic.

L'aire d'atterrissage utilisée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, fait partie de l'aire de manoeuvre qui comprend en outre les aires destinées à la circulation des aéronefs à la surface. L'aire de trafic est destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, de la poste et du fret, à l'avitaillement, au stationnement, et à l'entretien des aéronefs. L'aire de mouvement est constituée par l'aire de manoeuvre et l'aire de trafic.

Article 9

1. Sur le territoire, un aéronef ne peut atterrir ou décoller que sur un aérodrome régulièrement autorisé; sauf en cas de force majeure ou au cours d'opérations d'assistance et sauvetage et de travail aérien ou en vertu de dérogations spéciales, accordées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, aux hélicoptères, dirigeables, aérostats ou aérodynes à performances limitées. Les dérogations précisent les conditions et limitations compte tenu desquelles elles sont accordées.

2. Un aéronef effectuant un service international doit utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international, sauf en cas d'urgence ou sur injonction des autorités compétentes. Tout atterrissage hors d'un tel aéroport international d'un aéronef effectuant un service international doit être signalé immédiatement à l'autorité administrative la plus proche.

Article 10

Dans le présent code, l'autorité chargée de l'aéronautique civile est le Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions.

CHAPITRE II
DES CONDITIONS DE CRÉATION ET D'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET AÉROPORTS

Article 11

1. Les conditions de création, de mise en service et d'utilisation des aéroports et aérodromes sont établies par ordonnance ministérielle de l'autorité chargée de l'aéronautique civile après avis des autres administrations concernées.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile publie et tient à jour la liste des aéroports et aérodromes en service.

Article 12

1. Les aéroports et aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat représenté par les services chargés de l'aéronautique civile.

2. Une ordonnance ministérielle fixe les modalités de ces contrôles et la liste des documents, statistiques notamment, dont la tenue incombe à l'exploitant et qui sont à la disposition des agents chargés des contrôles bénéficiant d'un libre accès sur les aérodromes ou aéroports ainsi que sur leurs dépendances.

Article 13

Les aéroports et aérodromes se divisent en deux catégories:

1. les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;

2. les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique.

Section 1
Des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Article 14

1. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont ceux que les aéronefs doivent utiliser compte tenu de leurs caractéristiques particulières et de leurs spécifications.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

2. Les aérodromes principaux et secondaires ouverts à la circulation aérienne publique sont créés soit par l'Etat, soit par une autre personne morale de droit public conformément aux termes d'une convention conclue à cet effet avec l'Etat.

Article 15

1. La création et l'extension de ces aérodromes bénéficient, en cas de besoin, de la procédure légale d'expropriation pour cause d'utilité publique et du régime de l'occupation temporaire.

2. L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée par l'autorité chargée de l'aéronautique civile après enquête des services concernés.

3. Un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à tout moment, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité, faire l'objet de restrictions dans son utilisation ou être temporairement interdit.

4. L'autorité chargée de l'aéronautique civile, conformément à la réglementation internationale en vigueur, détermine sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique les installations, aides et facilités nécessaires aux services aériens internationaux et domestiques.

Article 16

Lorsqu'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est créé par une collectivité territoriale ou un établissement public, la convention conclue avec l'Etat et prévue à l'article 14 indique notamment:

– le droit de propriété des terrains destinés à la reconstruction de l'aérodrome;

– la conception d'ensemble et l'aménagement des infrastructures;

– les caractéristiques des travaux et installations;

– le programme d'exécution des travaux et les pénalités de retard;

– les normes techniques, de sécurité et de sûreté à respecter;

– les modalités de financement;

– les modalités d'entretien des bâtiments et installations ainsi que leur financement;

– les modalités de l'exploitation;

– les modalités du contrôle de l'Etat;

– la couverture des risques de l'exploitation.

Article 17

1. Sur l'aérodrome créé par une collectivité locale ou un établissement public, l'Etat assure, conformément à ses engagements internationaux, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations et des services de contrôle de la circulation aérienne.

2. En cas de mauvaise exécution de la convention, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut prononcer soit la mise en régie soit la résiliation de la convention.

Article 18

1. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'un classement établi en tenant compte de la nature et de l'importance du trafic et, le cas échéant, des contraintes de service public ainsi que des spécifications résultant des normes internationales en vigueur.

2. Ces aérodromes sont aménagés et équipés pour satisfaire au trafic auquel ils sont destinés.

Section 2

Des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique

Article 19

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent:

– les aérodromes réservés à l'usage exclusif de l'Etat, tels que, notamment, les aérodromes militaires;

– les aérodromes à usage restreint affectés à certaines activités aériennes ou à certains aéronefs mentionnés notamment à l'article 7;

– les aérodromes à usage privé.

Article 20

La création d'un aérodrome à usage restreint est soumise à l'autorisation préalable du Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions qui décide après étude du dossier présenté et après enquête des services techniques.

Article 21

1. Les aérodromes à usage restreint peuvent servir notamment à la formation et à l'entraînement des pilotes, aux essais et au travail aérien. Ces aérodromes doivent être pourvus des signaux et équipements réglementaires et sont à la charge de ceux qui en ont demandé et obtenu la création tant en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des installations qu'en ce qui concerne le personnel, les indemnités dues pour l'établissement des servitudes aéronautiques et les redevances perçues par les services de l'aéronautique civile.

2. Dans les mêmes conditions, la création d'un aérodrome à usage privé peut être obtenue auprès des services compétents de l'aéronautique civile par une personne physique ou morale de droit privé et de nationalité burundaise pour son usage personnel.

L'ordonnance ministérielle qui en autorise la création fixe également, dans la licence délivrée, les conditions et limites de son utilisation.

Article 22

1. Les services de l'aéronautique civile peuvent suspendre, restreindre ou retirer les autorisations de création et d'utilisation d'un aérodrome.

2. La suspension est prononcée lorsque l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques de son utilisation ou lorsque cette utilisation ne respecte pas les conditions et limites de l'autorisation.

3. Les restrictions à l'utilisation peuvent être décidées en cas d'utilisation abusive de l'aérodrome ou en cas de double emploi avec un autre aérodrome qui viendrait à être créé.

4. Le retrait de l'autorisation peut être décidé lorsque l'aérodrome n'est plus utilisé par les aéronefs ou lorsqu'il apparaît dangereux pour la sécurité de la circulation aérienne ou en cas de violation répétée de la réglementation de la circulation aérienne.

Article 23

Sauf si les restrictions sont dictées par le double emploi, les décisions de suspension, de restriction ou de retrait prises dans le cadre de l'article 22 ne donnent droit à aucune indemnité.

Article 24

La création, la mise en service, la suspension, les restrictions ou le retrait d'autorisation donnent lieu à la publication d'informations aéronautiques conformément à la réglementation internationale en vigueur.

CHAPITRE III

DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article 25

Afin d'assurer la sécurité des aéronefs aux abords des aérodromes et aéroports dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation internationale en vigueur, sont instituées des servitudes aéronautiques.

Article 26

Les servitudes aéronautiques comprennent: les servitudes de dégagement et les servitudes de balisage.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Section 1

Des servitudes de dégagement

Article 27

Les servitudes aéronautiques de dégagement ont pour but de supprimer les obstacles dangereux pour la circulation aérienne ou susceptibles de nuire aux dispositifs de sécurité existants.

Article 28

Tout aérodrome donne lieu, après enquête d'utilité publique, à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile après avis des autres administrations concernées.

Les servitudes inscrites au plan approuvé grèvent les fonds désignés dès la publication de ce plan. Aucun travail ne peut être entrepris sur ces fonds sans l'autorisation préalable des services compétents de l'aéronautique civile.

Article 29

L'autorité chargée de l'aéronautique civile détermine par ordonnance ministérielle les spécifications techniques, conformes à la réglementation en vigueur, qui doivent servir de base à l'établissement des servitudes de dégagement.

Article 30

1. Sur les fonds grevés d'une servitude de dégagement, les constructions ou plantations existantes sont, le cas échéant, supprimées ou modifiées conformément au plan. Les constructions ou plantations nouvelles sont subordonnées à l'autorisation préalable des services de l'aéronautique civile qui s'assurent de leur conformité au plan.

2. Les frais et indemnités consécutifs à l'établissement des servitudes de dégagement sont à la charge des personnes publiques ou privées qui exploitent les aérodromes ou aéroports. En cas de contestation, les indemnités sont fixées par le juge à défaut d'un règlement à l'amiable.

3. Les plans approuvés des servitudes de dégagement sont portés à la connaissance du public par tout moyen approprié. Les personnes intéressées peuvent en prendre connaissance gratuitement à tout moment auprès des services de l'aéronautique civile.

Article 31

Certaines installations, en raison de leur hauteur exceptionnelle, bien que situées en dehors des fonds grevés de la servitude de dégagement peuvent constituer des obstacles à la circulation aérienne. Leur construction est soumise à autorisation préalable des services de l'aéronautique civile qui pourront imposer une hauteur maximum et un dispositif de balisage. Le refus d'autorisation et l'obligation de respecter une hauteur maximum imposée n'ouvrent aucun droit à l'indemnité.

Article 32

En vue de la création ou de l'extension d'aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut, selon la procédure légale de l'expropriation pour cause d'utilité publique, réserver des terrains et les grever de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement. Les terrains sont déclarés «réservés» par ordonnance ministérielle conjointe des autorités chargées de l'aéronautique civile et des autres administrations concernées et portés à la connaissance du public par les moyens les plus appropriés.

Section 2

Des servitudes aéronautiques de balisage

Article 33

1. Les servitudes aéronautiques de balisage font obligation de pourvoir certains obstacles dangereux, naturels ou artificiels pour la circulation aérienne, de dispositifs visuels ou radio-électriques signalant leur présence aux pilotes et leur permettant de les identifier conformément à la réglementation internationale en vigueur.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile détermine les obstacles susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne qui doit faire l'objet soit d'un balisage de jour et de nuit, soit d'un balisage de nuit. La même autorité prescrit les dispositifs visuels ou radioélectriques à mettre en place et peut ordonner la suppression ou la modification des dispositifs visuels servant à d'autres fins mais susceptibles de créer une confusion avec les aides visuelles destinées à la circulation aérienne.

Article 34

Les servitudes aéronautiques de balisage autorisent l'administration de l'aéronautique civile à exercer le droit de passage, le droit d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations ainsi que le droit d'appui sur les murs extérieurs et toitures des immeubles.

Article 35

1. Les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des dispositifs de balisage sont à la charge des personnes qui ont créé les aérodromes sauf en ce qui concerne les lignes électriques dont le balisage est à la charge de l'exploitant ou du propriétaire de ces lignes.

2. Les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire du droit de clore, de réparer, de démolir ou de surélever. Toutefois, il ne peut exercer ces droits qu'avec l'autorisation des services de l'aéronautique civile.

3. Les indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées par accord amiable ou à défaut, par le juge.

Article 36

Afin d'assurer la sécurité des télécommunications aéronautiques et de la circulation aérienne, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut interdire aux abords des aérodromes et aéroports, dans un périmètre qu'il lui appartient de définir, l'emploi par les particuliers d'appareils émetteurs-récepteurs susceptibles d'interférer sur les fréquences utilisées par les services de la navigation aérienne.

TITRE II

DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

CHAPITRE I

DE LA GESTION DES AÉRODROMES

Section 1

Des généralites

Article 37

1. Les aérodromes sont exploités par des personnes physiques ou morales

2. Les aérodromes peuvent être exploités soit en régie, soit par un établissement public à caractère industriel ou commercial, soit en vertu d'un contrat de concession, soit par tout organisme commun institué par une convention internationale.

3. Les aérodromes sont soumis au contrôle de l'Etat dans les conditions déterminées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 38

1. Conformément à la réglementation internationale, toutes les informations relatives aux caractéristiques et spécifications des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, aux aides à la circulation aérienne, aux installations et équipements donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques.

2. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et à usage restreint font partie du domaine public de l'Etat ou des collectivités territoriales.

Article 39

Pour assurer la sécurité et la sûreté, les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'une protection spéciale visant à interdire à toute personne et tout véhicule étranger aux services de l'aérodrome de pénétrer, circuler ou stationner dans les zones réservées.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 40

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile désigne par ordonnance ministérielle:

– l'affectataire principal responsable de l'exploitation et du commandement de l'aérodrome;

– les affectataires secondaires autorisés à y installer et entretenir des appareils ou équipements destinés à leur propre usage;

– les activités aériennes autorisées sur l'aérodrome.

2. Les aérodromes donnent lieu à une gestion technique, commerciale et administrative.

Section 2

De la gestion technique des aérodromes

La gestion technique des aérodromes est confiée par l'autorité chargée de l'aéronautique civile aux organismes désignés par la réglementation nationale en vigueur. Selon leur gestion technique, les aérodromes sont, soit des aérodromes contrôlés, soit des aérodromes non contrôlés avec ou sans personnel permanent spécialisé.

Article 42

1. La gestion technique est placée sous la responsabilité d'un commandant d'aérodrome désigné en raison de ses compétences aéronautiques.

2. Le commandant d'aérodrome exerce son autorité sur l'ensemble des services techniques et de leurs agents. Il coordonne l'activité de ces services et veille à l'application de la réglementation en vigueur.

Article 43

L'autorité chargée de l'aéronautique civile tient à jour et publie la liste des aérodromes et des organes responsables de la gestion technique.

Section 3

De la gestion commerciale et administrative des aérodromes

Article 44

La gestion commerciale et administrative est placée sous la responsabilité du directeur de l'aéroport désigné conformément à la réglementation en vigueur. Elle a pour objet l'organisation et les conditions de fonctionnement des activités commerciales et industrielles autorisées et la direction des personnels et services de l'aérodrome ou de l'aéroport.

Article 45

Le directeur de l'aéroport:

– coordonne les activités commerciales et administratives. Sur les aéroports internationaux, il veille à ce que les services de gendarmerie, de police, des douanes et de santé disposent des facilités nécessaires à l'exercice de leurs missions en application de la réglementation en vigueur;

– peut, le cas échéant, conclure des contrats en vue de créer ou de gérer toutes installations commerciales ou industrielles nécessaires ou utiles au trafic aérien de passagers, de fret et de poste et à une exploitation saine et rentable de l'aéroport;

– peut concéder certaines activités commerciales ou industrielles ou donner à bail des locaux ou emplacements situés sur l'aire de trafic.

Article 46

1. Les contrats de concession sont conclus selon un cahier des charges type approuvé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile et comportant, le cas échéant, des obligations de service public.

2. Les baux, conclus par écrit et pour une durée déterminée, sont conformes aux dispositions du code de commerce compte tenu des dispositions légales et réglementaires applicables au permis de stationnement et aux occupations privatives et temporaires du domaine public.

3. Les baux et contrats de concession peuvent être conclus avec des particuliers, personnes physiques ou morales, ou avec des établissements publics à caractère industriel ou commercial.

Article 47

1. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent avoir un budget autonome.

2. Ce budget comprend en recettes les dons et legs, les subventions, les emprunts, les bénéfices résultant de l'exploitation et le produit des redevances et en dépenses les charges afférentes au fonctionnement des services et installations, aux amortissements et aux investissements.

Section 4

Des redevances

Article 48

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et en rémunération des services qui leur sont rendus, les usagers et le public payent des redevances perçues au bénéfice de l'aéroport, de l'aérodrome ou de l'organisme qui fournit le service.

Article 49

1. Conformément à la réglementation internationale en vigueur des barèmes et les modalités de calcul des redevances, les réductions et les exemptions sont fixées par l'ordonnance ministérielle sur proposition du directeur de l'aéronautique civile.

2. Les redevances sont dues du seul fait de l'utilisation des ouvrages, installations, bâtiments et outillages. Elles se répartissent en redevances aéronautiques et redevances extra-aéronautiques.

Sous-section 1

Redevances aéronautiques

Article 50

Les redevances aéronautiques, fixées sans discrimination tenant à la nationalité, sont dues par les exploitants des aéronefs et sont recouvrées dans les conditions prévues par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 51

Les redevances aéronautiques sont constituées, notamment par:

– la redevance d'atterrissage qui peut varier en fonction de la masse maximum au décollage (M.M.D/M.T.O) de l'aéronef et en fonction du caractère domestique ou international du vol. Peuvent être exonérés de cette redevance certains vols comme par exemple, les vols d'essais, les vols à des fins humanitaires, les vols en situation de détresse ou d'urgence, les vols effectués par des aéronefs d'Etat à l'occasion de voyages officiels.

La redevance d'atterrissage peut être majorée de la redevance de balisage et, de nuit comme de jour, aux heures de pointe de trafic ou pour nuisances phoniques;

– les redevances pour l'utilisation des dispositifs et des services d'assistance à la circulation aérienne sur l'aéroport autres que les redevances de route;

– la redevance de carburant;

– la redevance d'abri et la redevance de stationnement variables selon le poids de l'aéronef, l'heure, la durée et le lieu servant à l'abri ou au stationnement;

– les redevances passagers et fret dues pour l'utilisation des services et des locaux aménagés pour leur réception, traitement et information et variables selon le caractère domestique ou international du vol.

Article 52

1. La nature et les montants de ces redevances sont publiés et communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

2. En cas de non-paiement des redevances aéronautique par l'exploitant, l'aéronef pourra faire l'objet d'une mesure de rétention

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

sur l'aérodrome dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Sous-section 2
Redevances extra aéronautiques

Article 53

Les redevances extra-aéronautiques dues par les autres usagers des aérodromes sont recouvrées dans les conditions fixées par les autorités compétentes.

Elles sont constituées, notamment, par:

– les redevances domaniales dues en raison de l'occupation de terrains, locaux et emplacements réservés et pour l'utilisation de banques, de comptoirs et d'appareils destinés au traitement des passagers, des bagages et du fret;

– les redevances commerciales pour la distribution des carburants et lubrifiants et, lorsqu'elles ne sont pas exploitées en régie, pour l'exercice des activités commerciales;

– les redevances diverses dues en rémunération des prestations fournies par l'exploitant telles que; entretien, nettoyage, commodités, eau, électricité, téléphone et télécommunications ou pour l'accès et le stationnement des véhicules ou pour l'accès du public à certaines zones;

– les redevances dues en rémunération des prestations fournies par les services de l'aéronautique civile aux usagers des aéroports et au public et, dont la liste est établie par ordonnance ministérielle de l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 54

Lorsqu'elles sont recouvrées au profit d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public, les redevances extra-aéronautiques sont perçues par un comptable public.

Article 55

A la différence des redevances, les taxes payées par les usagers ne correspondent pas à la rémunération d'un service rendu et personnalisé. Elles ont une nature fiscale. Elles doivent donc être créées par une loi, notamment en matière de sécurité et de sûreté.

Les montants des taxes sont fixés par la loi.

Article 56

Les montants des redevances aéronautiques et extra aéronautiques sont déterminés par ordonnance du ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions.

CHAPITRE II
DU CONTRÔLE ET DES RESPONSABILITÉS SUR LES AÉRODROMES ET LES AÉROPORTS

Section 1
Du pouvoir de contrôle sur un aérodrome

Article 57

Les pouvoirs de contrôle ont pour objet d'assurer l'ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité sur l'ensemble des aéroports et aérodromes.

Ils sont exercés, notamment, par des agents verbalisateurs agréés de l'armée, de la police, de la gendarmerie, des douanes, des services de santé animale et végétale des aérodromes désignés par les autorités chargées de ces différents services selon la réglementation en vigueur

Ils assurent la prévention et la répression des infractions à la réglementation en vigueur. La surveillance et la prévention relèvent de la police administrative. La répression relève de la police judiciaire.

Article 58

1. Les agents verbalisateurs agréés sont à la fois chargés de la prévention et de la répression. Leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire et sont transmis, si besoin est, aux autorités juridictionnelles compétentes pour engager les poursuites.

2. Les mesures d'exécution du présent article doivent prendre en compte la nécessité de prévenir et réprimer les actes illicites de violence dirigés contre l'aviation civile dans les aéroports et définis par les conventions internationales en vigueur.

Article 59

Les pouvoirs de contrôle destinés à assurer l'ordre et la tranquillité publics ont pour objet de prévenir et réprimer les infractions du public et des usagers de l'aéroport à la réglementation concernant notamment:

– la circulation et le stationnement dans les zones publiques des personnes, des animaux et des véhicules de toute nature tant à l'intérieur des locaux aéroportuaires qu'à l'extérieur;

– la circulation et le stationnement dans les zones réservées et aménagées des usagers de l'aéroport tels que les passagers à l'arrivée, au départ ou en transit, les équipages des personnels affectés aux services aéroportuaires ou aux activités commerciales ainsi que leurs véhicules et engins de toute nature;

– l'utilisation correcte par le public et les usagers de l'aéroport, des commodités et facilités aménagées à leur intention.

Article 60

Les pouvoirs de contrôle destinés à assurer la sûreté ont pour objet de prévenir et de réprimer toute menace, toute tentative ou tout acte illicite de violence délibéré sur un aéroport soit contre les personnes soit contre les installations au service de la circulation aérienne, soit contre un aéronef civil en service ou en stationnement sur l'aéroport.

Article 61

Aux fins du présent article et conformément à la réglementation internationale en vigueur, un aéronef civil est réputé «en service» depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage.

Article 62

A l'initiative de l'autorité chargée de l'aéronautique civile, il est établi un programme national de sûreté dont la mise en oeuvre et le contrôle relèvent de la compétence du comité national de sûreté.

Article 63

Le programme national de sûreté comprend un programme aéroport et un programme exploitant.

1. Le programme de sûreté aéroport, mis en application par le comité de sûreté de l'aéroport, a notamment pour objet:

– de veiller sur les aéroports internationaux au déploiement d'agents formés et habilités à intervenir en cas de tentative ou d'acte de violence délibérée;

– de pourvoir à l'organisation des zones publiques et des zones réservées de manière à prévenir toute tentative ou tout acte illicite de violence délibérée dans l'emprise aéroportuaire;

– de prendre les mesures d'inspection et de filtrage destinées à empêcher l'introduction, le transport et l'usage des armes, des explosifs ou autres engins dangereux à l'intérieur des aéroports et des aéronefs;

– d'effectuer avec les appareils appropriés, les contrôles de sûreté sur les personnes et les marchandises;

– de s'assurer, par tous moyens, que seules les personnes, circulant à pied ou à bord de véhicules de service, munies d'un titre spécial ou de tenues réglementaires, puissent avoir accès aux zones réservées ou aux zones interdites au public et aux usagers d'autres services;

– de coordonner, en vue de la prévention et de la répression, l'action de tous les services de l'aéroport;

– d'élaborer un plan d'urgence immédiatement mis en oeuvre en cas d'atteinte à la sûreté perpétrée sur l'aéroport.

2. Le programme de sûreté-exploitant, mis en application par les préposés des exploitants sous le contrôle du comité de sûreté a notamment pour objet:

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

– d'exiger des exploitants des services aériens internationaux qu'ils adoptent des pratiques et des procédures conformes aux normes et au programme national de sûreté pour l'enregistrement des passagers, des bagages et du fret, pour l'accès à bord des aéronefs et le chargement en soute;

– d'exiger le respect par les exploitants et leurs préposés des procédures et pratiques réglementaires en matière de sûreté;

– d'informer le commandant de bord lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef par suite de mesures de contraintes administratives ou judiciaires, ou lorsque le comportement de certains passagers paraît anormal.

Article 64

En matière de sûreté le Burundi coopère avec les Etats et notamment ceux avec lesquels il a conclu les accords aériens. Il collabore également avec les organismes internationaux concernés et communique à l'Organisme de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) toute information relative à une tentative ou à un acte illicite de violence délibérée qui viendrait à être perpétrée sur l'un de ses aéroports.

Article 65

Les pouvoirs de contrôle destinés à assurer la sécurité sur les aéroports doivent prévenir et faire cesser tout danger menaçant les personnes et les biens et intervenir lors de tout accident causé aux personnes et aux biens.

Article 66

1. Le contrôle de la sécurité a, notamment, pour objet d'assurer la garde et la conservation en parfait état d'utilisation:

– de l'ensemble du domaine public aéroportuaire;

– des aéronefs en stationnement ou à l'abri;

– des installations servant à la circulation aérienne;

– des véhicules, matériels et outillages aéroportuaires;

– des carburants et lubrifiants stockés sur l'aéroport.

2. Le contrôle de la sécurité a également pour objet:

– d'assurer la protection des personnes dans les zones auxquelles le public et les usagers ont accès;

– d'assurer la protection des biens du public et des usagers de l'aéroport en collaborant, le cas échéant, avec les services de santé ou des douanes auxquels il peut être appelé à prêter main-forte;

– d'assurer la répression en dressant le procès-verbal;

* des dégradations et dommages de toute nature commis à l'encontre du domaine public, immobilier et mobilier, ou à l'encontre des biens mobiliers appartenant aux exploitants, aux usagers et au public;

* des contraventions, délits ou crimes, commis contre les biens ou les personnes conformément aux dispositions du code pénal;

* de la violation de la réglementation relative à l'accès aux zones réservées ou interdites sans titre spécial;

* de la divagation des animaux;

* de l'exécution d'ouvrages ou de travaux susceptibles de gêner ou porter atteinte à l'exploitation des services aéroportuaires et aéronautiques;

* de constat des dommages résultant d'une collision sur l'aire de trafic de l'aéroport;

* de participation avec les services spécialisés de l'aéroport à la lutte contre les incendies;

* de participation en cas d'accident survenu sur l'aéroport, aux opérations de secours et de sauvetage en veillant à la conservation des preuves et des indices;

* d'enlèvement de tout aéronef ou véhicule encombrant l'aire du trafic.

Article 67

Les pouvoirs de contrôle destinés à assurer la salubrité sur les aéroports ont pour objet notamment:

– de veiller à l'application des lois et règlements visant à protéger la santé des personnes et des animaux des maladies contagieuses;

– de veiller à l'application des lois et règlements relatifs à l'importation et l'exportation des végétaux;

– de contrôler l'importation et l'exportation des substances et produits illicites ou dangereux pour la santé dont la liste est établie par l'autorité chargée de la santé;

– de faire appliquer les procédures de quarantaine prévues par la réglementation;

– de veiller à l'entretien, conformément à la réglementation en vigueur, des locaux mis à la disposition du public et des usagers ou destinés à la réception et à la conservation des denrées périssables ainsi qu'à l'entretien et à la désinfection des matériels et des véhicules de manutention et de transport.

Article 68

Les pouvoirs de contrôle en matière de salubrité sont exercés par les agents agréés des services de santé, des services des douanes et des services de la police et de la gendarmerie.

Article 69

En cas d'atteinte à la sûreté ou en cas d'atteinte grave à la sécurité ou à la salubrité, le plan d'urgence est mis en vigueur sur proposition du comité de sûreté d'aéroport.

Section 2

De la responsabilité sur un aérodrome

Article 70

1. Les infractions à la réglementation des servitudes aéronautiques et au plan de dégagement constatées par procès-verbaux sont punies d'une amende de 100.000 Fbu. En cas de récidive, le montant de l'amende est doublé et peut être assorti d'une peine d'emprisonnement de six mois au maximum ou de l'une de ces deux peines seulement.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile saisit les tribunaux compétents lorsque les propriétaires ne procèdent pas dans les délais impartis à l'enlèvement ou à la modification des ouvrages frappés de servitudes ou à leur balisage.

Article 71

Les tribunaux peuvent prononcer des condamnations sous astreinte de 20.000 Fbu par jour de retard pour la mise en conformité des ouvrages.

Si à l'issue des délais fixés par le juge le propriétaire n'a pas procédé, à la mise en conformité des ouvrages, les travaux d'enlèvement, de modification ou de balisage sont exécutés d'office et aux frais du propriétaire à l'initiative des services compétents de l'aéronautique civile.

Article 72

L'auteur d'un acte de violence délibéré visée à l'article 60 pouvant entraîner des blessures ou la mort commet un délit ou un crime contre la sûreté et est passible des peines prévues par la loi nationale, conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Article 73

1. L'auteur d'un acte de violence délibéré de nature à détruire ou endommager gravement les installations d'un aéroport ou les aéronefs qui s'y trouvent ou qui a pour effet d'interrompre le fonctionnement des services des aéroports, commet une infraction pénale aux règles de la sûreté et est passible des peines prévues par la loi nationale, conformément à la réglementation en vigueur.

2. Lorsque l'acte de violence délibéré a été commis par un groupe de personnes, chaque membre du groupe sera considéré comme co-auteur de l'infraction.

Article 74

Si les agents préposés à la garde et à la protection des aéroports et de leurs installations font l'objet d'une attaque ou d'une résistance avec violence et voies de fait dans l'exercice de leurs fonctions les peines applicables sont celles prévues par le code pénal en cas de rébellion.

Note. voir code pénal, les art. 271 à 275.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 75

Quiconque met en danger la sécurité des installations aéroportuaires ou des aéronefs sur un aéroport est passible d'une amende comprise entre 250.000 Fbu et 1.000.000 Fbu sans préjudice des responsabilités encourues pour la réparation des dommages causés.

Article 76

Quiconque commet une infraction à la réglementation de l'accès aux zones réservées ou interdites et passible d'une amende comprise entre 20.000 Fbu et 40.000 Fbu.

Article 77

Le propriétaire d'un animal divaguant dans l'aéroport est passible d'une amende de 40.000 Fbu sans préjudice des responsabilités encourues pour les dommages causés. En cas de danger les forces de contrôle, à la demande des services de l'aéronautique civile, sont fondées à faire cesser, par tous les moyens, la divagation des animaux.

Note. Voir *infra* l'Ord. n° 54*bis*/Agri, v° à Animaux; voir aussi l'O.M n° 710/62 du 10 avril 1978.

Article 78

Toute infraction à la réglementation relative à l'entrée et à la sortie du territoire des personnes et marchandises est passible des peines prévues par la loi.

Article 79

Toute infraction à la réglementation sanitaire est passible des peines prévues par la loi et peut entraîner soit le refoulement, soit la mise en quarantaine, soit la destruction des produits ou l'abattage des animaux.

Article 80

Toute infraction à la réglementation douanière, toute fraude ou tentative de fraude à l'importation ou à l'exportation est passible d'une amende de douane sans préjudice de la confiscation et des peines d'emprisonnement susceptibles d'être prononcées par le juge.

Article 81

L'exploitant d'un aéroport est responsable des dommages résultant du non fonctionnement ou du mauvais fonctionnement des installations aéroportuaires. Il est également responsable des dommages résultant du défaut d'entretien ou du mauvais entretien de ces installations.

Article 82

Lorsque l'exploitant est une personne morale de droit public, cette responsabilité existe de plein droit à l'égard des tiers. A l'égard des usagers de l'aéroport, cette responsabilité n'existe qu'en cas de faute dont il appartient à la victime de faire la preuve et dont le degré de gravité, de nature à engager la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport, varie avec la nature du service en cause.

Article 83

La responsabilité des usagers de l'aéroport est celle de droit commun appréciée selon les dispositions du code civil à l'exclusion de celle du transporteur aérien, à l'occasion des opérations d'embarquement et de débarquement, qui est régie par les dispositions de la convention de Varsovie de 1929 amendée par le protocole de La Haye de 1955.

Article 84

Indépendamment des sanctions pénales et amendes prononcées à leur encontre, les usagers et le public sont responsables des dommages causés, même involontairement, aux autres usagers, au public et à l'exploitant de l'aéroport selon les termes du droit commun.

DEUXIÈME PARTIE
DES AÉRONEFS

TITRE I
DU STATUT DES AÉRONEFS

Article 85

Le statut des aéronefs est régi par le droit commun ou les dispositions du présent code et les mesures d'application conformes aux conventions internationales en vigueur.

CHAPITRE I
DES DÉFINITIONS

Article 86

L'aéronef est un aérostat ou un aérodyne, entraîné ou non par un organe moteur, pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Article 87

L'aérostat est un aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'atmosphère.

Article 88

L'aérodyne est un aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à des forces aérodynamiques.

Article 89

Le terme «aéronef» doit être entendu comme comprenant tous les éléments formant la structure, tels que cellule, moteurs, hélices, tous les appareils et équipements nécessaires à son exploitation en vol ainsi que les pièces de rechange, qu'elles fassent corps avec l'aéronef ou en soient momentanément séparées.

Article 90

Les aéronefs d'Etat sont des aéronefs affectés, de manière permanente ou temporaire, aux services de la défense nationale, de la douane ou de la police.

Article 91

A l'exception de celles qui sont relatives à la responsabilité à l'égard des tiers et à la circulation aérienne générale, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux aéronefs civils sans pilote et aux aéronefs d'Etat.

CHAPITRE II
DU RÉGIME JURIDIQUE DES AÉRONEFS

Section 1
Du régime de l'immatriculation des aéronefs

Article 92

1. Un aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien burundais que s'il est immatriculé.

2. Un aéronef immatriculé au Burundi possède la nationalité burundaise.

3. Un aéronef ne peut être immatriculé valablement au Burundi et dans un autre Etat simultanément.

Article 93

L'immatriculation d'un aéronef peut être suspendue ou transférée du Burundi à un autre Etat ou d'un autre Etat au Burundi. Un aéronef immatriculé au Burundi perd la nationalité burundaise en cas de transfert d'immatriculation dans un autre Etat. Toutefois, lorsqu'un aéronef immatriculé au Burundi est exploité temporairement dans un autre Etat membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), le Burundi peut transférer à cet autre Etat et avec son accord, tout ou partie des obligations inter-

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

nationales qui incombent à l'Etat d'immatriculation de tout ou partie de ses obligations et produit effet à l'égard des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) s'il a été enregistré et publié par le conseil ou directement notifié aux membres intéressés.

Article 94

L'aéronef est un bien meuble soumis aux règles spéciales énoncées dans le présent code conformément aux conventions internationales en vigueur.

Article 95

1. Les aéronefs ayant un aérodrome d'attache au Burundi et appartenant à des personnes physiques ou morales de nationalité burundaise doivent être immatriculés au Burundi.

2. Après l'autorisation des services de l'aéronautique civile, les aéronefs ayant un aérodrome d'attache burundais et appartenant à des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère résidant au Burundi peuvent être immatriculés au Burundi.

3. Un aéronef immatriculé au Burundi et devenu pirate conserve la nationalité burundaise lorsqu'il se livre, où que ce soit, à des activités illicites ou lorsqu'il est soustrait par la force son exploitant légitime ou à ses préposés.

4. Les services de l'aéronautique civile fournissent, sur demande, à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) ou à tout Etat membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), les renseignements sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés au Burundi.

Sous-section 1
Du registre d'immatriculation

Article 96

1. Un registre d'immatriculation des aéronefs est ouvert et tenu à jour sous la responsabilité de l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. Le registre d'immatriculation comporte deux parties: un registre de dépôt pour l'enregistrement et le classement des pièces produites et un registre d'immatriculation destiné aux inscriptions légales et réglementaires.

3. Le registre d'immatriculation est public. Toute personne, en acquittant les redevances prévues, peut en obtenir des copies ou extraits certifiés conformes.

Article 97

Doivent donner lieu à inscription sur le registre d'immatriculation pour produire effet à l'égard des tiers selon la loi burundaise les actes suivants:

– immatriculation et radiation;

– mutation de propriété;

– modification des caractéristiques initiales;

– contrat de location, d'affrètement, leasing et crédit-bail;

– constitution et mainlevée d'hypothèques et autres droits réels;

– saisie et mainlevée.

Article 98

1. Ces inscriptions donnent lieu à la perception des droits prévus par le code général des impôts.

2. Elles sont effectuées à la demande du ou des propriétaires ou à celle du ou des créanciers.

Article 99

Les inscriptions sur le registre d'immatriculation doivent mentionner:

– la date d'immatriculation;

– les marques de nationalité et d'immatriculation;

– le numéro d'inscription;

– les caractéristiques de l'aéronef telles que le nom du constructeur, la catégorie de l'aéronef, le type,

la série et le numéro dans la série;

– les noms, prénoms, nationalités, adresses, du ou des propriétaires;

– l'aérodrome d'attache de l'appareil;

– le type et les numéros du ou des moteurs.

Article 100

L'immatriculation est effectuée à la demande écrite du ou des propriétaires adressés au service compétent de l'aéronautique civile dans les délais et formes prévus.

Article 101

La demande d'immatriculation donne lieu à la production des pièces suivantes:

– acte établissant le titre de propriété;

– document établissant la nationalité burundaise du ou des propriétaires ou, si le ou les propriétaires sont étrangers, une attestation de domicile au Burundi et une déclaration indiquant l'aérodrome d'attache au Burundi;

– un certificat de radiation ou une déclaration sur l'honneur attestant que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat;

– documents établissant les caractéristiques de l'aéronef;

– copie certifiée conforme du certificat de navigabilité en cours de validité.

– certificat et pièces justifiant l'accomplissement des formalités douanières et fiscales lorsque l'aéronef n'en est pas exempté;

– attestation d'assurance couvrant les dommages aux tiers, en vol et à la surface, les passagers et le fret transportés.

Sous-section 2
Des marques de nationalité et d'immatriculation

Article 102

1. Le service compétent de l'aéronautique civile affecte aux aéronefs inscrits sur le registre d'immatriculation des marques de nationalité et d'immatriculation.

2. Sous peine des sanctions prévues, l'aéronef inscrit doit porter les marques particulières qui lui ont été attribuées.

Article 103

1. La marque de nationalité est 9 U. La marque d'immatriculation, séparée de la précédente par un tiret, est constituée de trois lettres.

2. Leur emplacement, leurs dimensions et les caractères à utiliser sont fixés par ordonnance pour chaque catégorie d'aérostat ou d'aérodyne.

Article 104

L'inscription au registre d'immatriculation fixe l'identité de l'aéronef attestée par la plaque d'identité et le certificat d'immatriculation. La plaque d'identité, faite de toute matière à l'épreuve du feu, comporte au moins les marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les autres inscriptions décidées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile. Le certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire par le service compétent de l'aéronautique civile et reproduit les mentions prévues à l'article 99.

Article 105

L'établissement du certificat d'immatriculation et les copies des documents et pièces du registre d'inscription donnent lieu au paiement des redevances fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 106

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut décider d'affecter des marques provisoires aux aéronefs en instance d'immatriculation pendant un délai maximum de six mois.

2. Les aéronefs concernés pourront effectuer des vols avec des laissez-passer indiquant les conditions exceptionnelles de leur utilisation.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 107

L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut, selon les modalités qu'il lui appartient de définir, prononcer la suspension d'immatriculation d'un aéronef qui n'est grevé d'aucune hypothèque ou autre privilège et qui, en exécution d'un accord international, doit être temporairement immatriculé dans un autre Etat.

Article 108

1. L'inscription au registre d'immatriculation des actes ou des jugements relatifs à la constitution de droits réels autres que l'hypothèque et aux mutations de propriété est effectuée à la demande écrite des créanciers dans les formes prévues par la réglementation.

2. Cette demande doit indiquer la date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise ainsi que les mentions prévues à l'article 101.

Article 109

En cas de cession de propriété de l'aéronef, constatée par écrit, l'ancien propriétaire doit renvoyer le certificat d'immatriculation au service compétent de l'aéronautique civile qui lui délivre un récépissé.

Le ou les nouveaux propriétaires disposent d'un délai de trois mois à dater de la cession pour procéder à 1 demande d'inscription.

Article 110

Toute modification apportée aux caractéristiques d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation mentionnée sur le certificat de navigabilité doit être notifié au service compétent de l'aéronautique civile qui l'inscrit sur le registre, annule l'ancien certificat d'immatriculation et en établit un nouveau.

Article 111

Le contrat de location ou d'affrètement d'un aéronef est inscrit au registre d'immatriculation à la demande écrite du propriétaire. La demande doit mentionner les nom, prénom, nationalité, adresse du preneur, la date du contrat et sa durée, les caractéristiques de l'aéronef et l'aérodrome d'attache.

La radiation de cette inscription a lieu dans conditions prévues à l'article 116.

Sous-section 3
De l'hypothèque d'un aéronef

Article 112

1. Un aéronef ne peut être hypothéqué, sous peine de nullité, que par convention écrite des parties, de même ses pièces de rechange inventoriées et individualisées.

2. L'hypothèque, constituée par acte authentique ou sous seing privé, peut grever tout ou partie individualisée de la flotte appartenant à un même propriétaire.

Article 113

1. L'inscription d'une hypothèque sur le registre d'immatriculation cesse de produire effet à l'expiration d'un délai de dix ans faute d'avoir été renouvelée avant l'extension de ce délai.

2. Toute modification ou radiation de l'hypothèque résultant d'une convention écrite des parties ou jugement ayant autorité de chose jugée doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

Article 114

Sont privilégiées, par préférence aux hypothèques les créances sur un aéronef ou sur indemnités d'assurance concernant dans l'ordre: les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef ou de ses pièces de rechange et à la distribution du prix; les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef; les frais indispensables engagés pour sa conservation; les rémunérations du personnel navigant; les redevances aéronautiques.

Article 115

1. L'inscription sur le registre d'immatriculation d'une hypothèque sur un aéronef est effectuée par le service compétent de l'aéronautique civile à la demande écrite du créancier. Cette demande, accompagnée de l'original du titre constitutif de l'hypothèque, indique:

– les noms, prénoms, professions, domiciles et nationalités du créancier et du débiteur;

– la date et la nature du titre;

– les clauses relatives aux intérêts et modalités de remboursement; les caractéristiques et les marques de l'aéronef;

– le domicile élu par le créancier;

2. Le service compétent de l'aéronautique civile, établit un certificat d'inscription de l'hypothèque. Ce service délivre à tous ceux qui le demandent l'état des inscriptions effectuées moyennant le paiement des redevances fixées.

Sous-section 4
De la radiation de l'immatriculation

Article 116

1. Un aéronef peut être radié du registre d'immatriculation.

La radiation, subordonnée à la main levée préalable des hypothèques et autres droits réels inscrits sur le registre d'immatriculation, est effectuée, soit à la demande écrite du ou des propriétaires, soit d'office par l'autorité chargée de l'aéronautique civile dans les cas de disparition ou de destruction de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ou lorsque le ou les propriétaires ne remplissent plus les conditions nécessaires à l'immatriculation au Burundi de l'aéronef.

2. Un aéronef immatriculé dans un autre Etat ne peut être inscrit sur le registre d'immatriculation que sur sa justification de la radiation de son immatriculation antérieure.

Section 2
De la rétention et de la saisie d'un aéronef

Article 117

Après avis de l'autorité chargée de l'aéronautique civile, il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification au propriétaire ou à son domicile déclaré d'un commandement de payer et avec l'autorisation du juge du lieu où l'aéronef a atterri.

Article 118

1. Les aéronefs de nationalité burundaise et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers entrés régulièrement au Burundi et affectés à des transports publics internationaux sont exempts de saisie, même en cas de contestation des droits afférents à tout brevet.

2. Toutefois, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut décider la rétention de tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction aux règles de la circulation aérienne passible d'une telle sanction ou en cas de dommage causé à la surface par l'aéronef.

Article 119

1. En cas de saisie, le procès-verbal de saisie donne lieu à l'inscription sur le registre d'immatriculation dans le délai fixé par le juge.

2. Le juge donne mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance ou, en cas de contestation, un cautionnement égal à celui qu'il a fixé.

Article 120

1. La procédure de vente forcée d'un aéronef est déterminée par la réglementation nationale en vigueur conformément à la convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs.

2. En cas de saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention de Genève du 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si, les droits préalables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

3. Lorsqu'elle a lieu, la vente forcée transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article 121

Hormis le cas de vente forcée aucun transfert d'immatriculation ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement exprès de leurs titulaires.

Section 3

De la loi applicable à bord d'un aéronef

Article 122

La loi applicable à bord d'un aéronef en vol immatriculé au Burundi est la loi burundaise à moins qu'il en soit disposé autrement conformément aux conventions internationales en vigueur.

Article 123

Les tribunaux burundais sont notamment compétents:

– en cas de crime ou délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef étranger lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité burundaise ou lorsque l'aéronef atterrit au Burundi après le crime ou le délit;

– en cas de crime ou de délit commis hors du territoire national à l'encontre d'un aéronef immatriculé au Burundi;

– en cas de détournement d'aéronef ou d'actes de violence lorsque les auteurs et leurs complices se trouvent sur le territoire du Burundi;

– en cas d'infraction commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou à défaut, sa résidence permanente au Burundi.

TITRE II

DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE I

DES GÉNÉRALITES

Article 124

Le Burundi a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Le territoire comprend les régions terrestres, les eaux intérieures et les eaux territoriales. Sous réserve du respect de la réglementation en vigueur, les aéronefs immatriculés au Burundi peuvent circuler librement au-dessus du territoire burundais.

Article 125

Les aéronefs immatriculés dans un autre Etat ont, sous réserve de réciprocité, le droit de traverser, sans y atterrir en suivant la route qui pourra être désignée, le territoire burundais. Ils sont également, sous réserve de réciprocité, autorisés à atterrir pour des raisons non commerciales, sur les aéroports désignés.

Article 126

1. Tout aéronef survolant le territoire burundais ou y manoeuvrant doit se conformer aux lois et règlements en vigueur et, notamment, aux règles de l'air et à celles qui concernent l'entrée ou la sortie du territoire, la prévention de la propagation des maladies, ou les redevances aéronautiques.

2. Aucun aéronef d'Etat ne peut survoler le territoire burundais ou y atterrir si ce n'est en vertu d'une autorisation spéciale préalable des services de l'aéronautique civile.

Article 127

Pour assurer le respect de sa souveraineté sur son espace aérien le Burundi, en cas d'interception, s'abstient de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

Article 128

La réglementation nationale est destinée à faciliter et accélérer autant que possible la circulation aérienne générale conformément aux normes et procédures internationales. Elle donne lieu à la publication d'informations aéronautiques.

Article 129

La circulation aérienne comprend:

– la circulation aérienne générale placée, sous le contrôle de l'autorité chargée de l'aéronautique civile et constituée des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs militaires lorsque ces derniers utilisent l'espace aérien réservé aux aéronefs civils.

– la circulation opérationnelle militaire, placée sous le contrôle de l'autorité chargée de la défense Nationale, dont la réglementation particulière s'efforce de ne pas gêner sans nécessité la circulation aérienne générale.

– un décret présidentiel fixe les règles devant régir les relations entre l'aéronautique civile et l'aéronautique militaire.

Article 130

Les aéronefs participant à la circulation aérienne générale exercent, soit des activités de transport public aérien, soit des activités de travail aérien, soit des activités de service privé aérien. Toutefois, les dirigeables peuvent exercer simultanément des activités de transport public et de travail aérien.

CHAPITRE II

DES RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Section 1

Des documents de bord

Article 131

1. Un aéronef ne peut être utilisé au Burundi pour la circulation aérienne générale que s'il est muni de documents de bord suivants:

– certificat d'immatriculation et plaque d'identité;

– certificat de navigabilité ou laissez-passer en état de validité;

– fiche d'entretien;

– certificat individuel de limitation de nuisances et émissions avec indication du type et des numéros des moteurs;

– manuel d'exploitation;

– licences appropriées et en état de validité des membres du personnel navigant technique;

– carnet de route;

– plan de vol.

2. Le cas échéant, font partie des documents de bord:

– la licence de station radio de bord si l'aéronef est muni d'appareils radio-électrique;

– la liste nominative des passagers (P.O.B) et les lieux d'embarquement et de destination;

– les lettres de transport aérien (L.T.A) et le manifeste si l'aéronef transporte du fret.

Sous-section 1

Du certificat de navigabilité

Article 132

1. L'aptitude au vol et à la circulation d'un aéronef en exploitation doit être constatée par la présence à bord d'un certificat de navigabilité (C.D.N) ou d'un laissez-passer délivré par l'Etat d'immatriculation et en état de validité.

2. Le certificat de type, délivré par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, permet d'attribuer un certificat de navigabilité individuel.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 133

1. Le certificat de navigabilité normal exigé pour la circulation aérienne comporte les mentions suivantes:

– marques de nationalité et d'immatriculation;

– constructeur et désignation du constructeur de l'aéronef;

– numéro de série;

– catégorie;

– date de délivrance et signature avec références à la Convention de Chicago et au présent code;

– date d'expiration;

– visas périodiques ou attestation de vérification permanente d'entretien;

– limites d'emploi.

2. Les mentions du C.D.N s'imposent à tout exploitant de l'aéronef.

Article 134

Un certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S) peut être délivré par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, avec toutes restrictions utiles, à un aéronef qui, sans être intégralement conforme à la réglementation en vigueur, satisfait à des conditions de sécurité d'un niveau au moins équivalent aux normes minimales de navigabilité admises.

Article 135

Le certificat de navigabilité spécial et le laissez-passer provisoire ne peuvent pas être délivrés aux aéronefs de transport public aérien.

Article 136

1. Les certificats de navigabilité et les laissez-passer des aéronefs immatriculés ou construits au Burundi sont délivrés et renouvelés après contrôle de leur navigabilité par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. Ce contrôle de navigabilité, effectué sur base des normes de navigabilité exigées pour chaque type d'aéronef, donne lieu à un rapport établi par l'organisme spécialement agréé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 137

Le certificat de navigabilité est complété par les documents, établis ou approuvés par l'organisme agréé de contrôle, précisant les caractéristiques et les limites d'utilisation des aéronefs et tous renseignements utiles.

Article 138

La nature, l'importance, la fréquence et les conditions des contrôles de navigabilité sont fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile pour chaque catégorie et type d'aéronef conformément aux normes de sécurité en vigueur.

Article 139

Les certificats de navigabilité et les laissez-passer sont délivrés et renouvelés à la demande et aux frais du constructeur, du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef, dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 140

1. Le Burundi reconnaît la validité des certificats de navigabilité délivrés à l'étranger dans des conditions au moins équivalentes aux normes établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

2. Après sa délivrance ou son renouvellement, un certificat de navigabilité ne demeure en état de validité, attesté par la lettre «V», que si l'aéronef, utilisé et entretenu dans les conditions prévues, n'a fait l'objet d'aucune modification non approuvée.

Article 141

1. La durée de validité des certificats de navigabilité et de laissez-passer provisoires est fixée par l'autorité chargée de l'aéronautique civile pour chaque type d'aéronef.

2. Les certificats de navigabilité et les laissez-passer sont retirés lorsque l'aéronef est détruit, définitivement inapte au vol ou radié du registre d'immatriculation.

Ils sont suspendus lorsque:

– l'organisme agréé de contrôle de navigabilité estime que l'aéronef ne satisfait plus à la réglementation en vigueur ou qu'il présente des dangers non prévus par cette réglementation;

– l'aéronef a été employé dans des conditions non conformes à celles indiquées par le C.D.N.;

– l'un des éléments de l'aéronef intéressant la sécurité a subi une avarie grave;

– l'aéronef a fait l'objet d'une modification non approuvée ou n'a pas fait l'objet d'une modification obligatoire;

– l'aéronef n'est pas entretenu de manière conforme au manuel d'entretien.

Article 142

Si la construction ou le montage d'un aéronef a lieu au Burundi, le constructeur doit en aviser les services de l'aéronautique civile et leur fournir tous documents, plans et dessins jugés nécessaires. Il doit effectuer les essais exigés et faire procéder aux contrôles prévus sous peine de refus du certificat de navigabilité ou du laissez-passer.

Article 143

L'autorité chargée de l'aéronautique civile pourra décider la rétention de tout aéronef dont le certificat de navigabilité ne pourra être produit ou dont les marques ne correspondent pas à celles mentionnées sur les certificats de navigabilité et d'immatriculation.

Article 144

Lorsqu'un aéronef immatriculé au Burundi subit une avarie il doit faire l'objet, après réparation, d'un contrôle pour vérification de son aptitude au vol conformément à la réglementation en vigueur.

Article 145

Lorsqu'un aéronef immatriculé à l'étranger subit au Burundi une avarie de nature à compromettre sa sécurité de vol, les services de l'aéronautique civile peuvent l'interdire de vol jusqu'à sa remise en état. Cette interdiction de vol est immédiatement signifiée au commandant de bord, à l'exploitant et aux services de l'Etat d'immatriculation.

Si la remise en état ne peut être effectuée sur place et si la nature de l'avarie le permet, les services de l'aéronautique civile peuvent autoriser le convoyage à vide de l'aéronef au lieu de la réparation après avoir pris toutes les mesures utiles pour garantir la sécurité des tiers.

Sous-section 2
Du manuel d'entretien

Article 146

Un aéronef immatriculé au Burundi ne peut être mis en exploitation que s'il est muni d'un manuel d'entretien déposé auprès des services compétents et approuvé par eux dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Le manuel d'entretien, constamment tenu à jour, doit indiquer:

– les procédures et méthodes d'entretien;

– les fréquences des opérations de contrôle, révision et inspection;

– les fonctions incombant aux personnels chargés de l'entretien;

– les personnels d'inspection habilités à établir et à signer les fiches d'entretien.

Article 147

1. L'exploitant d'un aéronef doit assurer la tenue des états d'entretien mentionnant: le temps total de service, les dates des dernières opérations d'entretien, révision et inspection, le temps d'utilisation des équipements dont la durée est liée au temps de service.

2. L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer de la collaboration d'un service d'entretien qualifié disposant des installations et équipements nécessaires au maintien en état de navigabilité de cet

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

aéronef selon le programme approuvé par les services de l'aéronautique civile.

Article 148

A l'exception des opérations en ligne prévues par le manuel d'entretien, les opérations d'entretien, de révision et d'inspection doivent être effectuées dans un atelier agréé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 149

1. L'agrément d'un atelier permet de vérifier, conformément à la réglementation et au manuel d'entretien, l'organisation et la compétence des personnels et le système de contrôle des travaux effectués. La décision d'agrément précise: la durée de l'agrément, les opérations autorisées et les types d'aéronefs concernés.

2. Elle peut être reconduite sur demande et, le cas échéant, sur présentation d'un dossier mis à jour. Elle peut être retirée, sans préavis, si l'une des conditions de l'agrément n'est pas respectée ou si la qualité des opérations effectuées ne garantit pas, selon l'avis des services de l'aéronautique civile, la sécurité de vol de l'aéronef.

Article 150

A l'occasion des opérations de contrôle de navigabilité d'un aéronef effectuées en exécution de la réglementation en vigueur, le propriétaire ou l'exploitant est seul responsable des dommages susceptibles d'être causés, à l'exception de ceux subis par les agents de l'aéronautique civile qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assurés par l'Etat.

Article 151

En raison des contrôles et des vérifications effectués par ses agents, l'Etat n'est pas responsable des dommages résultant de la construction, de l'entretien, des réparations ou modifications et des défauts des matériaux utilisés, même dans le cas où l'organisme agréé de contrôle n'a élevé aucune objection.

Sous-section 3
Du carnet de route

Article 152

L'exploitant d'un aéronef établit un carnet de route comportant les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les noms, nationalité et domicile du propriétaire et l'aérodrome d'attache de l'aéronef.

1. Le carnet de route indique en outre pour chaque vol, sous la responsabilité et la signature du commandant de bord:

– la nature et la date du vol;

– les noms et fonctions des membres de l'équipage;

– les lieux et heures de départ, des escales éventuelles et de l'arrivée;

– les incidents qui ont pu se produire au cours du vol;

– les observations particulières du commandant de bord;

– le cas échéant, les visas des autorités aéronautiques, des douanes ou d'immigration.

2. Le carnet de route peut être remplacé par le procès-verbal de voyage ou le journal de bord établi et archivé par l'exploitant pendant un délai de six mois après le vol.

Sous-section 4
Du certificat individuel de limitation des nuisances phoniques et émissions

Article 153

Tout aéronef appartenant à l'une des catégories définies par l'autorité chargée de l'aéronautique civile doit être muni d'un certificat individuel de limitation de nuisances phoniques en état de validité. Ce certificat individuel, conforme au certificat de type, est délivré par l'organisme agréé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Sous réserve de réciprocité, le Burundi reconnaît la validité et valide les certificats de nuisances phoniques délivrés à l'étranger dans les conditions au moins équivalentes aux normes établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 154

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile pourra suspendre ou retirer la certification acoustique d'un aéronef immatriculé au Burundi qui ne répondrait plus aux normes en vigueur.

2. Ces dispositions s'appliquent à la certification-émissions des aéronefs.

3. Les documents attestant la certification acoustique et la certification-émissions d'un aéronef font partie des documents de bord.

Section 2
Du contrôle de survol du territoire

Article 155

Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités qui peuvent exercer leur droit de visite sans causer de retard déraisonnable.

Article 156

Dans l'espace aérien burundais tout aéronef doit se soumettre aux injonctions et sommations des services de police des douanes qui ne doivent pas mettre en jeu la sécurité de l'aéronef.

Article 157

Le droit pour les aéronefs de circuler dans l'espace aérien doit être exercé lors du survol des propriétés privées sans porter atteinte aux droits des tiers à la surface, sauf autorisation spéciale de l'aéronautique civile ou en cas d'urgence ou de détresse.

Article 158

Pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut restreindre ou interdire aux aéronefs civils, de manière temporaire ou permanente et sans discrimination, le survol de certaines régions ou zones du territoire ou, temporairement et dans des circonstances exceptionnelles, le survol de tout le territoire.

Article 159

Peut également être interdit, de manière permanente ou temporaire, le survol de zones réservées à l'instruction, à l'entraînement, au vol rasant ou acrobatique ou à des manifestations et spectacles aériens publics.

Article 160

L'existence et les limites des zones dont le survol est interdit ou limité donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Article 161

Le commandant de bord d'un aéronef contrevenant aux interdictions ou restrictions de survol doit signaler son erreur de navigation aux organismes de contrôle, obtempérer aux sommations qui lui sont faites et, le cas échéant, atterrir sur l'aérodrome désigné correspondant au type de l'aéronef.

Article 162

Pour le survol des villes, des villages, des sites et parcs naturels, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut déterminer les hauteurs minimales de survol qu'elle juge appropriées pour chaque catégorie d'aéronef et qui donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques.

Article 163

1. Le survol des régions déclarées inhospitalières ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable des services de l'aéronautique civile. Ces régions sont celles où, à la suite d'un atterrissage d'urgence ou accidentel, les occupants d'un aéronef courent un danger du fait de la nature des lieux, des conditions climatiques, du manque de moyens de survie ou des difficultés ou délais de secours.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

2. Les régions inhospitalières sont déterminées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile et donnent lieu à des publications d'informations aéronautiques.

3. L'aéronef autorisé à survoler les régions inhospitalières doit se conformer, sous la responsabilité du commandant de bord, aux conditions fixées par l'autorisation.

Article 164

En cas d'atterrissage sur une propriété privée le propriétaire ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef. Si des dommages ont été causés, le propriétaire peut demander à l'autorité judiciaire ou, à défaut, à l'autorité administrative locale, la rétention de l'aéronef pendant quarante-huit heures au plus afin que soient constatés les dégâts, apprécié le montant des dommages subis et, en cas d'infraction, déterminées les pénalités et amendes encourues.

Article 165

1. Depuis un aéronef en vol tout jet susceptible de provoquer un dommage à la surface est interdit. Toutefois, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut autoriser, en ordonnant les mesures de sécurité nécessaires correspondant à la catégorie de l'aéronef, certaines opérations de délestage, d'épandage ou de largage.

2. Depuis un aéronef en vol tout tir est interdit sans autorisation spéciale des services de l'aéronautique civile.

Article 166

Aucune activité aérienne, sportive ou commerciale susceptible de gêner la circulation aérienne générale ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable et écrite des services de l'aéronautique civile. Il en est ainsi notamment, pour les activités de parachutisme et de vol à voile, pour l'utilisation d'aérodynes à performances limitées ou d'aérostats et pour le remorquage et le treuillage.

Section 3

Des appareils de radio-communication à bord d'un aéronef

Article 167

Tout aéronef assurant un service de transport public de passagers doit être pourvu d'un système de radio-communication adapté aux conditions de son exploitation et conforme aux dispositions établies par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 168

1. Aucun appareil de radiophonie ou de radiotélégraphie ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale des autorités compétentes.

2. Les appareils de radio-communication doivent être utilisés dans l'espace aérien burundais conformément aux procédures et à la réglementation en vigueur. Ils permettent d'assurer, en priorité, la sécurité, la sûreté et la régularité de la circulation aérienne.

Article 169

Les membres d'équipage habilités à utiliser les appareils de radio-communication doivent être titulaires des licences spéciales délivrées par les services compétents de l'Etat d'immatriculation.

Article 170

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut interdire ou limiter l'usage à bord des aéronefs des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature.

2. En cas d'interdiction ou de limitation par les services de l'aéronautique civile, le propriétaire de l'aéronef ou ses préposés à bord doit informer les passagers et toute autre personne concernée. Lorsqu'elle n'a pas été expressément interdite, la prise de vue est tolérée.

3. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut accorder des dérogations précaires aux interdictions et limitations ci-dessus lorsque le traitement des images doit être effectué au Burundi.

Article 171

Les services de police peuvent procéder au contrôle des appareils visés à l'article 170, al. 1 dans les parties non accessibles au public des aéroports.

Article 172

Les dispositions des articles 170 et 171 ne présument en rien celles qui sont susceptibles d'être prises par les autorités compétentes pour la collecte de données terrestres effectuée par des satellites spatiaux de télédétection.

Section 4

Du transport des objets prohibés ou dangereux

Article 173

1. Le transport par aéronef des explosifs, des armes et munitions de guerre est interdit dans l'espace aérien burundais sans autorisation spéciale.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut limiter ou interdire le transport de tous objets, matières ou produits dangereux susceptibles de compromettre la sécurité des aéronefs.

Article 174

Le transport des armes et munitions de service, de tir ou de chasse ne peut être effectué que selon les conditions établies pour chaque type d'arme, par les services compétents conformément aux normes internationales en vigueur.

Article 175

Les autorités compétentes veillent, chacune pour ce qui la concerne, à l'application des conventions internationales en vigueur réprimant les trafics illicites de la drogue et des substances psychotropes, des produits et animaux protégés.

Elles veillent à l'application de la réglementation nationale sur l'entrée et la sortie des végétaux.

Note. Voir le D.-L. n° 1/033 du 30 juin 1993 (*B.O.B.*, 1993, n° 8, p. 420), v° *infra* à Agriculture.

Section 5

De la responsabilité en cas de violation des règles de la circulation aérienne

Article 176

En cas d'abordage, lorsque dans l'espace aérien burundais un aéronef cause un dommage à un autre aéronef, la responsabilité des pilotes, des exploitants et des services de contrôle de la navigation aérienne est appréciée selon le droit commun conformément aux conventions internationales en vigueur.

Article 177

En cas de collision, lorsqu'un aéronef au sol heurte un autre aéronef ou tout autre véhicule, animal ou objet, en mouvement ou non, la responsabilité du pilote, de l'exploitant ou des services de contrôle de la navigation aérienne est appréciée selon le droit commun conformément aux conventions internationales en vigueur.

Article 178

1. Sauf décision judiciaire contraire, en cas d'abordage ou de collision, la responsabilité à l'occasion des dommages causés incombe à l'auteur de la faute désigné par les conclusions de la commission d'enquête technique ad hoc créée par ordonnance du Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

2. Si le dommage est imputable à un aéronef, véhicule ou matériel en location, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables.

Article 179

En cas de gêne causée, de manière préjudiciable, par un aéronef en évolution à un autre aéronef, la gêne sera considérée, soit comme un abordage si elle a eu lieu pendant le vol, soit comme une collision si elle a eu pour effet d'empêcher l'autre aéronef de commencer son vol. Le vol est entendu «bloc à bloc».

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 180

Lorsqu'un abordage a pour effet d'entraîner des dommages à la surface, la responsabilité est appréciée comme il est indiqué aux articles 181 et 186, que la responsabilité soit ou non partagée.

Article 181

1. A l'égard des personnes et des biens à la surface, l'exploitant d'un aéronef est, de plein droit, responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef en vol ou par les objets qui en proviendraient.

2. Cette responsabilité objective est fondée sur le seul lien de cause à effet existant entre l'évolution de l'aéronef et le dommage causé. La victime du dommage n'a pas à faire la preuve d'une faute. Cependant, la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef peut être atténuée ou écartée si la faute de la victime a contribué à la production du dommage ou est à l'origine de l'intégralité du dommage.

Article 182

La responsabilité de l'exploitant n'est pas engagée et il n'y a pas lieu à réparation lorsque le dommage n'est pas la conséquence directe du vol de l'aéronef ou lorsque le dommage résulte du simple passage de l'aéronef dans l'espace aérien effectué dans le respect des règles de la circulation aérienne.

Article 183

1. La responsabilité objective de l'exploitant est engagée selon les termes et limites de la loi, conforme aux conventions internationales auxquelles le Burundi est partie, notamment la Convention de Rome de 1952 et le Protocole de Montréal de 1978.

2. Lorsqu'il est établi que l'exploitant a eu l'intention délibérée de provoquer un dommage à la surface, soit par un acte, soit par une omission, sa responsabilité est limitée. Dans ce cas, la victime du dommage doit faire la preuve de l'intention délibérée de l'exploitant.

Article 184

L'exploitant d'un aéronef n'est pas tenu de réparer le dommage résultant directement d'un conflit armé ou de troubles civils ou s'il a été privé de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique.

Article 185

Le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant présumé de l'aéronef. Cette présomption n'est pas irréfragable.

Article 186

1. Lorsque l'exploitant, au moment où le dommage à la surface est survenu, n'a pas le droit exclusif d'utiliser l'aéronef pour une période de plus de quatorze (14) jours, le propriétaire et l'affréteur ou le locataire sont solidairement responsables.

2. Si l'exploitant fait la preuve qu'il avait pris tous les soins requis pour éviter l'utilisation sans son consentement de l'aéronef, il n'est pas solidairement responsable avec l'usager sans titre.

Section 6

Des sanctions en cas de violation des règles de la circulation aérienne

Article 187

Sera puni d'une amende de 2.500.000 Fbu et 5.000.000 Fbu ou d'une peine de prison de six mois à deux ans, le propriétaire ou l'exploitant qui aura:

– mis ou laissé en service un aéronef dépourvu de marques qui lui ont été attribuées;

– mis ou laissé en service un aéronef dépourvu de certificats d'immatriculation, de navigabilité, de limitation de nuisances phoniques et émissions ou de laissez-passer;

– mis ou laissé en service un aéronef dont les certificats d'immatriculation, de navigabilité, de limitation de nuisances phoniques et émissions ou le laissez-passer ont été refusés ou ne sont pas en état de validité.

Article 188

Le propriétaire d'un aéronef immatriculé au Burundi qui aura fait immatriculer cet aéronef dans un autre Etat sans avoir au préalable demandé et obtenu sa radiation du registre burundais, sera puni d'une amende comprise entre 2.500.000 Fbu et 5.000.000 Fbu.

Article 189

Ces peines pourront être doublées lorsque le propriétaire ou l'exploitant aura maintenu en service un aéronef dont les certificats ou le laissez-passer auraient été radiés d'office ou suspendus.

Article 190

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef portant des marques non conformes à celles qui lui ont été attribuées ou illisibles ou ne respectant pas la réglementation en vigueur est passible d'une amende comprise entre 2.500.000 Fbu et 5.000.000 Fbu.

Article 191

Est puni des mêmes peines celui qui utilise un aéronef civil portant des marques réservées aux aéronefs d'Etat.

Article 192

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef équipé d'appareils de radio-communication sans l'autorisation des services compétents ou non conformes est puni d'une amende comprise entre 100.000 Fbu et 500.000 Fbu.

Article 193

Quiconque interfère ou empêche les radio-communications aéronautiques est puni d'une amende comprise entre 500.000 Fbu et 1.000.000 Fbu.

Article 194

L'utilisation contraire à la réglementation en vigueur des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection ou d'enregistrement de données de toute nature est passible d'une amende de 100.000 Fbu.

Article 195

Tout jet ou tir effectué depuis un aéronef, toute activité aérienne sportive ou commerciale entreprise sans autorisation préalable est passible d'une amende de 500.000 Fbu à 1.000.000 Fbu ou d'une peine de prison de six mois à deux ans ou des deux peines à la fois sans préjudice de responsabilité encourues à l'égard des tiers.

Article 196

Le trafic de la drogue et des autres substances psychotropes, tout trafic illicite sont sanctionnés des peines prévues par la loi conformément aux conventions internationales en vigueur.

Article 197

En cas de cumul d'infractions ou de récidive, l'auteur sera condamné au maximum des peines de prison et d'amende.

Article 198

A défaut de dispositions spéciales énonçant des peines plus sévères, tout expéditeur ou exploitant contrevenant aux règles concernant le transport des produits dangereux sera passible d'une amende de 2.500.000 Fbu à 5.000.000 Fbu ou d'une peine de prison de six mois à deux ans sans préjudice des responsabilités susceptibles d'être encourues.

Article 199

A défaut de dispositions spéciales énonçant des peines plus sévères, le propriétaire, l'exploitant ou le commandant de bord contrevenant aux règles et conditions techniques de la circulation aérienne ainsi qu'aux mesures prises pour leur application seront passibles d'une amende comprise entre 500.000 Fbu et 1.000.000 Fbu et, en cas de récidive, de la même amende et d'une peine de prison de six mois à une année.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Section 7

Des officiers et agents de police judiciaire verbalisants

Article 200

1. Outre les officiers et agents de la police judiciaire, sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code en dressant procès-verbal:

– les ingénieurs agréés des services compétents de l'aéronautique civile,

– les commandants d'aérodromes,

– les officiers chargés de la sécurité de l'air,

– les agents verbalisateurs des douanes.

2. Les procès-verbaux sont adressés au parquet de la juridiction compétente et font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 201

Les agents et officiers ci-dessus ainsi que les agents agréés du service des télécommunications ont le droit de saisir tout appareil radio installé à bord sans autorisation préalable. Les explosifs, armes et munitions et tous produits dangereux pour la sécurité des aéronefs peuvent être également saisis. La confiscation et la destruction doivent être, à défaut de disposition spéciale, ordonnées par le juge compétent pour connaître des infractions.

Article 202

1. Les actions en responsabilité et la poursuite des infractions visées par le présent code ont lieu devant le juge de droit commun statuant au civil ou au pénal.

2. Les jugements ayant acquis l'autorité de la chose jugée sont communiqués à l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

CHAPITRE III

DES CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS

Article 203

Un aéronef doit être utilisé conformément aux mentions des certificats qui lui ont été délivrés et aux limites d'emploi indiquées par le manuel de vol et le manuel d'entretien.

Section 1

Des équipements obligatoires à bord d'un aéronef

Article 204

Tout aéronef doit disposer d'une trousse de secours et d'extincteurs prêts à l'emploi et facilement accessibles.

Article 205

L'autorité chargée de l'aéronautique civile détermine, pour chaque type d'aéronef et selon les conditions de son exploitation, les matériels de sauvetage embarqués conformément à la réglementation en vigueur.

Article 206

Tout aéronef, dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, doit être pourvu d'issues de secours adaptées à son exploitation, identifiables et utilisables facilement de jour comme de nuit.

Article 207

Les zones de pénétration du fuselage destinées à l'intervention des équipes de sauvetage doivent être signalées sur le revêtement externe de la cellule par les couleurs, rouge ou jaune, les rendant immédiatement et clairement repérables.

Article 208

En plus du carburant et des lubrifiants nécessaires pour effectuer le vol prévu, tout aéronef doit emporter les réserves de route, de dégagement et de phase finale de vol déterminées pour chaque type d'aéronef par la réglementation en vigueur.

Article 209

Tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé:

– de sièges pourvus d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité, de gilets de sauvetage et de notices d'instruction,

– de circuits d'éclairage de secours,

– de dispositifs lumineux et phoniques d'information et de transmission des ordres du commandant de bord,

– d'un système de verrouillage interdisant l'accès non autorisé de la cabine de pilotage aux passagers.

Article 210

L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut, pour certains types d'aéronefs de faible capacité, accorder des dérogations spéciales aux dispositions ci-dessus.

Article 211

Dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être équipé de systèmes enregistreurs des paramètres de vol (F.D.R.) et des conversations de l'équipage (C.V.R.) et des signaux sonores d'alarme en parfait état de fonctionnement et conformes à la réglementation internationale en vigueur. Toute anomalie de fonctionnement des systèmes enregistreurs et des signaux d'alarme doit être signalée par le commandant de bord dès qu'elle est observée. Les services de l'aéronautique civile peuvent à tout moment vérifier l'état et les indications des systèmes enregistreurs des aéronefs immatriculés au Burundi.

Article 212

L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut décider de rendre obligatoire sur certains types d'aéronefs affectés au transport public de passagers et immatriculés au Burundi un système d'alarme sonore de proximité de sol (G.W.P.S.).

Article 213

Dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, tout aéronef affecté au transport public de passagers doit être pourvu d'équipements spécifiques imposés par la réglementation internationale en vigueur pour le vol en haute altitude et en atmosphère givrante ou pour le survol des régions inhospitalières ou des étendues d'eau.

Article 214

Selon le régime de vol à vue (V.F.R.) ou aux instruments (I.F.R.), de jour et de nuit, les aéronefs affectés au transport public de passagers doivent être dotés des instruments et équipements prescrits par la réglementation internationale en vigueur ainsi que du personnel navigant technique qualifié pour leur utilisation.

Section 2

Du plan de vol

Article 215

1. La liberté de la circulation aérienne est soumise à déclaration préalable. Pour tout aéronef et quel que soit son régime de vol, le dépôt d'un plan de vol est obligatoire.

2. Le plan de vol donne à l'organisme chargé de la circulation aérienne les renseignements relatifs à un vol projeté ou en cours.

3. Le plan de vol, établi conformément à la réglementation en vigueur, comporte les indications suivantes:

– identification de l'aéronef;

– heure de dépôt;

– indicateurs d'origine, de destination et de priorité;

– règles et type de vol;

– description du vol;

– équipements de communication, de navigation, d'approche (COM-NAV-APP);

– aérodrome et heure de départ, heures estimées de passage aux limites des régions d'information de vol (F.I.R.);

– route, vitesse et niveau de croisière;

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

– aérodromes de dégagement et d'arrivée et heure prévue;

– renseignements complémentaires relatifs à l'autonomie, aux passagers (P.O.B.);

– équipements spécifiques;

– renseignements divers;

– nom du commandant de bord.

Article 216

Le plan de vol doit être déposé avant le départ et soixante minutes au moins avant le départ pour un vol aux instruments (I.F.R.). Eventuellement un plan de vol peut être déposé pendant le vol à condition que les services de contrôle de la navigation aérienne en aient été informés. Pour les vols avec escales, chaque étape pourra donner lieu à un plan de vol déposé à l'aérodrome de départ. Pour les vols réguliers, connus des services de contrôle, les plans de vols répétitifs (R.P.L.) peuvent être utilisés.

Article 217

1. Lorsque le vol pour lequel un plan de vol a été déposé n'a pas lieu, les services de contrôle de la navigation aérienne doivent être immédiatement informés. En cas de retard du vol de plus de soixante minutes, un nouveau plan de vol doit être déposé.

2. Sauf en cas de force majeure, un aéronef en vol aux instruments (I.F.R.) doit se conformer au plan de vol déposé. A sa demande, les services de contrôle peuvent autoriser le commandant de bord à changer de route avec ou sans changement de destination.

Article 218

1. Tout plan de vol déposé doit donner lieu à un compte rendu d'arrivée auprès des services de contrôle. Le compte rendu d'arrivée du commandant de bord emporte clôture du plan de vol.

2. Le dépôt du plan de vol n'établit pas de lien contractuel entre l'exploitant de l'aéronef dont le commandant de bord est le préposé et les services de contrôle de la navigation aérienne.

Article 219

Les dispositions relatives au plan de vol et au dépôt du plan de vol ne s'appliquent pas aux vols effectués dans des zones situées au voisinage immédiat des aérodromes et déterminés par les services de l'aéronautique civile.

Section 3

Des conditions de vol

Sous-section 1

Des contrôles préalables au vol

Article 220

Avant d'entreprendre un vol le commandant de bord, doit s'assurer que:

– l'aéronef est apte au vol et que toutes les opérations d'entretien ont été effectuées;

– l'aéronef porte les marques qui lui ont été attribuées;

– les documents nécessaires se trouvent à bord;

– les services et installations garantissant à la surface la sécurité du vol sont en état de fonctionnement;

– l'aéronef est pourvu d'instruments et équipements nécessaires à la nature et au régime du vol et que tous les membres de l'équipage sont physiquement en mesure d'exercer leurs fonctions;

– le poids, la répartition et l'arrimage en soute sont conformes aux normes de sécurité et que les produits dangereux ou les animaux vivants sont placés conformément à la réglementation internationale;

– les limites d'emploi de l'aéronef seront respectées pendant toute la durée du vol.

Article 221

Avant d'entreprendre un vol le commandant de bord doit s'informer des conditions et prévisions météorologiques et obtenir tous les renseignements disponibles et utiles à la sécurité du vol relatifs à la route prévue ainsi qu'aux aérodromes de destination et de dégagement.

Article 222

Les services de contrôle de navigation aérienne peuvent autoriser le commandant de bord à effectuer tout ou partie d'un vol aux instruments (I.F.R.) en régime de vol à vue (V.F.R.) lorsque les conditions météorologiques le permettent et que la visibilité au sol et le plafond sont au moins égaux aux minima fixés par les services compétents de l'aéronautique civile conformément aux normes en vigueur. Sauf autorisation spéciale des services de contrôle, un vol à vue (V.F.R.) ne peut avoir lieu de nuit.

Article 223

Le commandement de bord fait part, dès que possible, aux services de contrôle de ses observations, régulières ou spéciales. Il signale les anomalies qu'il constate par rapport aux prévisions météorologiques et les difficultés rencontrées qui intéressent la sécurité des vols.

Article 224

Le commandant de bord d'un aéronef en régime de vol aux instruments (I.F.R.) peut être autorité par les services de contrôle à effectuer une approche en régime de vol à vue (V.F.R). A sa demande, le contrôle d'approche indiquera au commandant de bord: la direction et la vitesse du vent au sol, la visibilité, les conditions atmosphériques, la hauteur de la base des nuages, la pression au sol et toutes informations intéressant la sécurité du vol dans sa phase finale.

Sous-section 2

Des services d'assistance d'un aéronef en vol

Article 225

Sur tous les aérodromes internationaux et sur d'autres si nécessaires, les centres d'informations aéronautiques, placés sous l'autorité de la direction de l'aéronautique civile, donnent aux équipages tous les renseignements nécessaires et utiles à la sécurité et à la régularité de la circulation aérienne.

Article 226

L'exécution des engagements internationaux en matière d'assistance météorologique à la navigation aérienne relève de l'autorité chargée de l'aéronautique civile, directement ou par l'intermédiaire de tout organisme auquel est confiée l'assistance météorologique aéronautique.

Article 227

Les dispositions concernant l'assistance météorologique aux aéronefs sont adoptées conjointement par les autorités chargées respectivement de l'aéronautique civile et de la météorologie.

Article 228

1. Les services de contrôle de la circulation aérienne générale relèvent de l'autorité chargée de l'aéronautique civile et sont assurés, soit en régie, soit par un établissement public, soit par tout autre organisme créé à cette fin.

2. Les services rendus aux exploitants des aéronefs donnent lieu au paiement de redevances aéronautiques de contrôle en route et de contrôle terminal.

Article 229

1. Les autorités chargées des télécommunications et de l'aéronautique civile arrêtent les mesures destinées à l'établissement d'un réseau de télécommunication aéronautiques.

2. Dans l'espace aérien burundais le personnel navigant technique doit se conformer à la réglementation nationale dans l'utilisation des appareils de radio et télécommunication embarqués.

Article 230

1. Pour l'exécution de la réglementation en vigueur, l'autorité chargée de l'aéronautique civile assure soit directement, soit par l'intermédiaire de tout organisme créé à cet effet:

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

– la publication des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la circulation aérienne (A.I.P.);

– l'émission d'avis (NOTAM) sur l'état des installations, services et procédures de contrôle;

– l'émission de circulaires d'informations aéronautiques.

2. Ces publications son diffusées par le bureau NOTAM auprès des Etats et organismes concernés.

Section 4

Du régime des aéronefs en détresse

Sous-section 1

De l'assistance aux aéronefs en détresse

Article 231

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile prend les dispositions nécessaires pour porter assistance aux aéronefs en détresse et permettre aux propriétaires, aux exploitants et aux Etats d'immatriculation de prendre les mesures d'assistance imposées par les circonstances.

2. Est en situation de détresse l'aéronef en vol qui court un danger grave ou imminent requérant une assistance immédiate. Est en situation d'urgence, l'aéronef en vol dont la sécurité ou celle d'une personne à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate soit nécessaire; cette assistance ne peut être apportée qu'à la demande du commandant de bord.

3. Un aéronef en détresse doit utiliser les signaux réglementaires et tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander assistance.

Article 232

Les opérations d'assistance sont décidées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile en collaboration, le cas échéant, avec les autorités concernées et sont effectuées par des aéronefs civils et, si nécessaire, par des aéronefs d'Etat.

Article 233

L'autorité chargée de l'aéronautique civile procède à la recherche des aéronefs disparus sur le territoire et collabore aux recherches coordonnées qui peuvent être entreprises.

Un aéronef est réputé disparu trois mois au plus après les derniers messages reçus. L'autorité chargée de l'aéronautique civile déclare la présomption de disparition. En application des dispositions pertinentes du code civil, le décès des personnes qui se trouvaient à bord peut être déclaré par le juge.

Article 234

L'autorité chargée de l'aéronautique civile détermine les conditions dans lesquelles les aéronefs immatriculés au Burundi doivent être pourvus d'équipements radio de survie, d'une balise de détresse et du système de radar secondaire géré par l'O.A.C.I.; (S.S.R. mode S).

Sous-section 2

De la recherche et du sauvetage d'un aéronef

Article 235

Toute personne qui découvre l'épave d'un aéronef doit, dans le plus bref délai possible, en faire la déclaration à l'administration locale la plus proche qui informe immédiatement la direction des services aéronautiques.

Article 236

Conformément à la réglementation internationale en vigueur et dès la phase d'incertitude, les services de recherche et sauvetage, sous la responsabilité des services de l'aéronautique civile et du centre de coordination et de sauvetage, sont informés et prêts à intervenir.

Article 237

L'autorité chargée de l'aéronautique civile, en collaboration avec toutes les autres autorités concernées peut organiser des services de recherche et sauvetage régionaux créés avec les Etats voisins.

Article 238

1. Dans la mesure du possible, les aéronefs circulant dans l'espace aérien burundais participent aux recherches.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut réquisitionner, par un acte écrit, tout aéronef ou véhicule utile aux recherches.

3. L'autorité chargée de l'aéronautique civile prend toutes les dispositions pour que les épaves sur le territoire soient gardées, puis enlevées ou détruites lorsque toutes les investigations techniques sont terminées.

Article 239

Les frais de recherche et du sauvetage peuvent être mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef ou de ses ayants droit. Il en est de même pour les frais d'enlèvement ou de destruction des épaves.

Sous-section 3

De l'enquête en cas d'accident d'un aéronef

Article 240

Tout accident ou incident relatif à la sécurité d'un aéronef survenu sur le territoire doit être déclaré par le commandant de bord, soit au commandant d'aérodrome, soit à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, soit aux services de l'aéronautique civile. Cette déclaration doit être faite par l'exploitant de l'aéronef si le commandant de bord n'est pas en état de le faire.

Article 241

1. En cas d'accident survenu sur le territoire et ayant entraîné mort ou lésions graves ou ayant révélé des défaillances techniques d'un aéronef ou des installations et services de la navigation aérienne, l'autorité chargée de l'aéronautique civile ouvre une enquête, conformément à la réglementation internationale. Lorsque l'accident est survenu à un aéronef immatriculé à l'étranger, l'Etat d'immatriculation, informé sans délai, peut désigner pour participer à l'enquête des observateurs auxquels sont communiqués le rapport établi et les contestations faites.

2. En cas d'accident, le commandant d'aérodrome ou l'autorité locale fait assurer la garde de l'aéronef et de tous les indices, pièces et débris.

Article 242

1. L'enquêteur désigné par le directeur de l'aéronautique civile dépose dans les six jours son rapport au vu duquel une commission d'enquête peut être constituée.

2. Les services de l'aéronautique civile adressent le rapport final d'enquête, selon le cas, à l'Etat de l'exploitant, à l'Etat du constructeur, à l'Etat ou Etats de la nationalité des victimes et à tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Article 243

Si l'accident est la conséquence d'une infraction aux règles de la circulation aérienne, l'autorité chargée de l'aéronautique civile prend toutes les sanctions utiles sans préjudice des poursuites que pourront entraîner les résultats de l'enquête devant les juridictions compétentes.

Article 244

1. Si un accident survient à l'étranger à un aéronef immatriculé au Burundi, le commandant de bord, le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur doivent en informer sans délai les services de l'aéronautique civile. Si l'Etat du lieu de l'accident n'est pas membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), l'autorité chargée de l'aéronautique civile s'efforce d'être représentée à l'enquête par un observateur.

2. Si l'accident s'est produit en haute-mer ou si le lieu de l'accident n'a pas été déterminé, l'autorité chargée de l'aéronautique ci-

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

vile s'efforce, par tous les moyens, de se procurer tous les renseignements utiles.

Section 5

Des redevances de route

Article 245

1. Les aides et les services fournis par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol donnent lieu à la perception des redevances de route.

2. La redevance de route est due pour chaque vol empruntant l'espace aérien burundais par l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef. L'autorité chargée de l'aéronautique civile, en collaboration avec les services de contrôle, fixe les modalités de calcul et de perception de la redevance de route. Elle peut exonérer certains vols ou accorder des tarifs réduits aux aéronefs d'Etat et aux aéronefs civils participant à des opérations de recherche et de sauvetage ou effectuant des vols d'essais ou de vérifications d'appareils et instruments ou volant en régime de vol à vue (I.F.R.).

Section 6

De la responsabilité des agents commissionnés

Article 246

Les services compétents de l'aéronautique civile sont chargés de veiller, chacun en ce qui le concerne, au respect des règles de la circulation aérienne par des agents commissionnés.

Article 247

Les infractions donnent lieu à des procès-verbaux et aux sanctions pénales, administratives et disciplinaires prévues par la réglementation en vigueur. Le montant des amendes administratives est préalablement fixé par les services compétents de l'aéronautique civile et publié pour chaque type d'infraction.

Article 248

1. Sauf en cas de faute professionnelle, particulièrement grave ou malveillante, les agents des services de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas responsables du mauvais fonctionnement ou du non-fonctionnement de ces services.

2. En cas de faute imputable aux services de contrôle de la navigation aérienne, l'Etat ou les services spécialisés sont responsables selon le droit applicable à la responsabilité des personnes morales de droit public. Cette responsabilité ne saurait être considérée comme étant de nature contractuelle.

TROISIÈME PARTIE

DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

TITRE I

DU STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT

CHAPITRE I

DES DÉFINITIONS

Article 249

1. Le personnel de l'aéronautique civile comprend le personnel navigant (P.N.) et le personnel technique qualifié au sol.

2. Le personnel navigant de l'aéronautique civile est composé du personnel navigant professionnel et du personnel navigant non professionnel.

Article 250

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est reconnue aux personnes spécialement qualifiées qui exercent à titre principal, pour leur compte ou pour le compte de l'exploitant d'un aéronef, et dans un but lucratif, ou contre rémunération, soit la conduite et le commandement des aéronefs, soit d'autres services à bord des aéronefs.

Article 251

1. Le personnel navigant non professionnel comprend les titulaires des brevets et licences de pilote d'aéronef, de navigateur, de mécanicien et radio-navigant qui exercent leurs fonctions à bord d'aéronefs privés à l'exclusion de toute activité de transport public ou de travail aérien.

2. Le personnel navigant non professionnel est soumis aux règles du présent code concernant: le statut des aéronefs, les règles de la circulation aérienne, la délivrance des brevets et licences et la responsabilité à l'égard des tiers.

Article 252

Le personnel technique qualifié au sol comprend les personnes exerçant, à titre principal et contre rémunération, les fonctions correspondant à leurs licences.

CHAPITRE II

DES BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS

Article 253

1. Le personnel navigant professionnel exerce ses fonctions à l'occasion des activités de transport ou de travail aérien.

2. Le personnel navigant professionnel comprend le personnel navigant technique (P.N.T.) et le personnel navigant commercial (P.N.C.).

3. Le personnel navigant non professionnel exerce ses fonctions à l'occasion de l'activité de service aérien privé.

Section 1

Du registre spécial du personnel navigant technique

Article 254

1. Nul ne peut faire partie du personnel navigant technique s'il n'est inscrit sur un registre spécial tenu par le service compétent de l'aéronautique civile. Il en est de même pour le personnel technique qualifié au sol.

2. L'autorité chargée de l'aéronautique civile fixe les modalités du classement du personnel navigant technique et de l'inscription sur ce registre.

3. Par décision de l'autorité chargée de l'aéronautique civile le personnel navigant commercial permanent peut être inscrit sur ce registre.

Article 255

Pour être inscrit sur le registre spécial du personnel technique tout candidat doit:

– être de nationalité burundaise;

– être titulaire des brevets, certificats, licences et qualifications en état de validité exigés par la réglementation en vigueur;

– n'avoir pas été condamné à une peine de prison pour crime ou délit de droit commun.

Article 256

Les personnels étrangers peuvent cependant:

– soit être inscrits sur le registre spécial du personnel navigant technique en vertu d'accords de coopération internationale et sous réserve de réciprocité;

– soit être autorisés, par l'autorité chargée de l'aéronautique civile, à exercer temporairement au Burundi les fonctions correspondant aux brevets, licences et qualifications en état de validité dont ils sont titulaires.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Section 2

Des brevets, certificats et licences du personnel navigant technique

Article 257

Les brevets et certificats sanctionnent les connaissances théoriques et pratiques des candidats à l'issue des examens.

Ils sont acquis définitivement par leurs titulaires.

Article 258

Les licences donnent le droit, aux titulaires des brevets et certificats d'exercer certaines fonctions à bord des aéronefs. Les licences ne peuvent être délivrées que pour une période limitée de validité. Elles sont renouvelables à l'issue des contrôles d'aptitude requis.

Article 259

L'exercice des fonctions correspondant aux licences est subordonné à l'obtention des qualifications spéciales correspondant à un type déterminé d'aéronef, d'équipement, de conditions ou de régime de vol.

Article 260

1. Conformément à la réglementation internationale en vigueur les personnels navigants techniques résidant et opérant au Burundi doivent être titulaires de licences en état de validité délivrées ou validées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. La validation au Burundi d'une licence délivrée par un autre Etat, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.); se fait sous forme d'une autorisation appropriée donnée par le service compétent et qui ne doit pas excéder la durée de validité de la licence. Cette autorisation est jointe à la licence.

Article 261

1. Le titulaire d'une licence ne peut exercer que les privilèges afférents à cette licence et aux qualifications associées.

2. La délivrance des licences et qualifications du personnel navigant technique et du personnel technique qualifié au sol a lieu selon la réglementation établie par l'autorité chargée de l'aéronautique civile. Cette réglementation est au moins équivalente à la réglementation internationale en vigueur en ce qui concerne les conditions d'âge, de connaissance théoriques et pratiques, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale.

Article 262

Les licences dont les personnels de l'aéronautique civile peuvent être titulaires sont:

a) pour la conduite des aéronefs, les licences:

– de pilote privé d'avion et d'hélicoptère,

– de pilote professionnel d'avion et d'hélicoptère,

– de pilote de ligne d'avion et d'hélicoptère,

– de pilote de planeur,

– de pilote de ballon libre,

– de navigateur,

– de mécanicien navigant.

Le cas échéant, les licences de pilote privé, de pilote professionnel et de pilote de ligne de dirigeables pourront être délivrées.

b) Pour les services techniques qualifiés au sol, les licences:

– de technicien mécanicien d'entretien d'aéronef de 1er et 2ème catégories,

– d'agent technique d'exploitation,

– d'opérateur radio de station aéronautique.

Article 263

Pour la préparation des licences de conduite des aéronefs, les stagiaires et les élèves pilotes, sous réserve de leur aptitude physique et mentale, doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'autorité chargée de l'aéronautique civile qui veillera à ce que leur formation, leurs entraînements ou épreuves d'examens ne constituent pas un danger pour la circulation aérienne et à ce qu'ils soient placés sous la surveillance d'un instructeur qualifié, même pour les vols en sol.

Section 3

Des qualifications du personnel navigant technique

Article 264

Les qualifications des pilotes comprennent:

– les qualifications de catégories (avion, hélicoptère, planeur, ballon libre, dirigeable) consignées sur la licence, si elles ne sont pas incluses dans la désignation de la licence;

– les qualifications de classe (avions et hydravions mono ou multimoteurs);

– les qualifications de type indiquant à quel titre, pilote ou copilote d'avion ou d'hélicoptère, et pour quel type d'aéronef, déterminé par le service de délivrance des licences, le titulaire de la licence peut exercer les privilèges prévus pour ces qualifications;

– la qualification I.F.R. lorsqu'elle ne fait pas partie intégrante des conditions de délivrance d'une licence;

– la qualification d'instructeur de vol pour avion ou pour hélicoptère;

– les qualifications pour configurations particulières de vol;

– les qualifications de radiotéléphonie.

Article 265

1. Les qualifications sont délivrées selon la réglementation établie par l'autorité chargée de l'aéronautique civile. Cette réglementation est au moins équivalente à celle exigée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

2. Les qualifications ont la durée de validité des licences sur lesquelles elles sont consignées.

Article 266

1. La République du Burundi se réserve le droit de ne pas reconnaître pour être exercés sur son territoire les droits et privilèges afférents aux brevets, licences et qualifications délivrés par un autre Etat.

2. La République du Burundi se réserve le droit de ne pas reconnaître les brevets, licences et qualifications délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation d'un aéronef dans des conditions qui ne sont pas au moins équivalentes à celles fixées par la réglementation en vigueur.

Article 267

Les personnels de l'aéronautique civile, titulaires de plusieurs brevets, certificats, licences ou qualifications peuvent faire l'objet de plusieurs inscriptions sur les registres spéciaux visés à l'article 254. Ils peuvent participer aux activités de transport et de travail aérien si leurs licences et qualifications le permettent.

Section 4

De la période de validité des licences et qualifications du personnel navigant technique

Article 268

Le contrôle des compétences, les livres de l'exploitant, le carnet de vol personnel et les épreuves sur simulateur notamment permettent au service qui a délivré les licences et qualifications de s'assurer que leurs titulaires conservent les compétences, l'aptitude de physique et l'habileté exigées.

Article 269

Les licences de pilote privé, d'agent technique qualifié au sol et de contrôleur de la circulation aérienne sont délivrées pour une période de vingt-quatre (24) mois.

Les licences de pilote professionnel, de pilote de ligne, de navigateur et de mécanicien navigant sont délivrées pour une période de douze (12) mois.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 270

1. Lorsque les titulaires des licences de pilote de ligne et de contrôleur de la circulation aérienne sont âgés de plus de quarante (40) ans, la période de validité de leurs licences peut être réduite de moitié par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. Lorsqu'il a atteint l'âge de soixante (60) ans un pilote de ligne ne peut plus exercer contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location les fonctions de commandant de bord d'un aéronef assurant des services internationaux réguliers ou non réguliers. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut étendre cette interdiction aux fonctions de copilote.

Article 271

1. Les licences et qualifications sont renouvelables à la demande de leurs titulaires dans les conditions fixées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile. La demande de renouvellement doit être présentée avant l'expiration de la période de validité des licences.

2. Le renouvellement des licences et qualifications donne lieu aux contrôles de connaissances et d'aptitude physique et mentale de leurs titulaires.

Article 272

L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut exiger que le personnel navigant commercial assurant des services complémentaires à bord des aéronefs soit titulaire du brevet de sécurité ou de certificats de sûreté, de sécurité ou de sauvetage notamment.

Article 273

La délivrance des brevets et certificats, la délivrance et le renouvellement des licences et qualifications donnent lieu à la perception de droits dont le montant est fixé dans chaque cas par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Section 5

Du carnet de vol

Article 274

1. Les stagiaires, les élèves-pilotes et les titulaires des licences mentionnées à l'article 262 a) doivent détenir un carnet de vol sur lequel sont inscrites et visées la nature et la durée des vols effectués. La durée d'un vol est décomptée bloc à bloc.

2. Le carnet de vol peut être consulté par les services de contrôle. Il doit être communiqué aux services compétents lors de la délivrance ou lors de la demande de renouvellement d'une licence.

3. L'autorité chargée de l'aéronautique civile détermine le modèle du carnet de vol et désigne les personnes habilitées à viser les renseignements qu'il contient pour en certifier l'exactitude.

CHAPITRE III

DES CONDITIONS DE TRAVAIL DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Section 1

Du contrat de travail

Article 275

1. L'engagement de tout membre du personnel navigant professionnel, technique ou commercial, doit donner lieu à un contrat de travail écrit établi conformément aux dispositions du code de travail, des conventions internationales en vigueur et du présent code.

2. Le contrat de travail peut être conclu soit pour une mission spéciale, soit pour une durée déterminée ou indéterminée.

Article 276

Tout exploitant doit signaler au service chargé de la tenue du registre spécial visé à l'article 254 l'engagement, le licenciement, la démission et la cessation définitive des fonctions pour quelque cause que ce soit d'un navigant professionnel.

Article 277

Tout navigant professionnel opérant pour son propre compte doit signaler au service chargé de la tenue du registre spécial la cessation définitive de son activité pour quelque cause que ce soit.

Article 278

Le contrat de travail d'un navigant professionnel doit notamment préciser:

1. la nature de l'activité, transport public ou travail aérien, pour laquelle le navigant professionnel est engagé et qui doit correspondre aux brevets, certificats, licences et qualifications en état de validité dont il est titulaire;

2. le type d'aéronef, à bord duquel le navigant est appelé à exercer les fonctions et privilèges de ses licences et qualifications, ainsi que sa masse maximum au décollage (M.M.D.);

3. le type des moteurs équipant l'aéronef, motopropulseurs, turbopropulseurs ou turboréacteurs;

4. la nature des vols à effectuer, en indiquant pour le transport public le caractère régulier ou non régulier, domestique ou international des vols, ainsi que l'objet du transport et pour le travail aérien la nature des opérations à effectuer;

5. la base d'affectation et dans le cas où elle est fixée à l'étranger, doivent être précisés la durée maximum du séjour, les indemnités, les congés et les conditions du rapatriement;

6. la durée du travail et la répartition des heures de vol selon le type d'aéronef et la nature des vols.

7. la rémunération mensuelle garantie y compris les repos et congés, les temps d'arrêts et, le cas échéant, les conditions de séjour à l'étranger, les indemnités afférentes et les modalités de rapatriement à la base d'affectation;

8. les conditions de résiliation du contrat de travail et de préavis soit en cas de cessation d'activité de l'employeur, soit en cas de maladie ou d'incapacité du navigant;

9. les conditions de licenciement et, sauf en cas de faute grave du navigant, le délai de préavis, l'indemnité allouée et les frais de rapatriement lorsque la base d'affectation est à l'étranger;

10. les systèmes de retraite, prestations et pensions en cas d'incapacité résultant ou non d'un accident, de blessures ou de maladies imputables au service, et les ayants droit du navigant professionnel déterminés selon la réglementation en vigueur ou par le contrat de travail;

11. les conditions de stages de perfectionnement ou de formation à la conduite de nouveaux types d'aéronefs ou à la sécurité et au sauvetage;

12. les assurances souscrites par les parties en garantie des dommages qu'elles peuvent causer et des responsabilités qu'elles peuvent encourir en application de la réglementation, nationale ou internationale.

Section 2

De l'exécution du contrat de travail

Article 279

Un navigant professionnel ne peut être astreint, sauf en cas d'urgence et sur ordre du commandant de bord, à exercer des fonctions autres que celles qui ont été prévues dans le contrat de travail.

Article 280

Un navigant professionnel ne peut être astreint à exercer ses fonctions à bord d'un aéronef dans des zones d'hostilité, civiles ou militaires, sauf en vertu d'un contrat particulier conclu à cet effet.

Article 281

Si à l'occasion de l'exercice de ses fonctions un navigant professionnel fait l'objet d'une mesure d'internement ou de détention ou est retenu en captivité pour un motif autre qu'un délit de droit commun le contrat de travail ne peut être rompu par l'employeur qui est tenu de verser le salaire mensuel du navigant à ses ayants droit.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 282

L'interruption d'un vol décidée par le commandant de bord pour des motifs de sécurité ne constitue pas une rupture du contrat de travail. Les frais résultant de cette interruption, y compris les frais de rapatriement, sont à la charge de l'exploitant de l'aéronef.

Article 283

L'employeur d'un navigant professionnel est tenu de signaler la conclusion du contrat de travail aux organismes compétents et d'exécuter toutes les obligations que lui impose la réglementation en vigueur.

Sous-section 1

De la durée du temps de travail

Article 284

Pour l'application de l'article 278 le temps de vol est distinct du temps de travail.

1. Le temps de vol est le temps décompté bloc à bloc du commencement à la fin du vol.

2. L'amplitude de vol est le temps de vol de la première étape à la dernière étape précédant un temps d'arrêt.

3. Le temps d'arrêt pour un équipage est décompté de la fin de la dernière étape au commencement de la première étape d'une nouvelle période de vol.

4. La période de vol est la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt successif.

5. L'arrêt nocturne normal est un arrêt de neuf (9) heures consécutives entre 21 heures et 09 heures, en heure locale de l'escale.

6. Le long courrier est le voyage aérien de plus de 3.000 miles nautiques à partir de la base d'affectation ou qui comporte entre deux escales consécutives de l'itinéraire préétabli un parcours supérieur à 1.200 miles nautiques.

Article 285

La durée de travail et la répartition des heures de vol du personnel navigant professionnel peuvent être modifiées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile en exécution de la réglementation en vigueur.

Article 286

Des dérogations peuvent être apportées à la durée du travail et à la répartition des heures de vol prévues par le contrat de travail pour:

– effectuer des vols urgents nécessités par des accidents, des opérations de recherche et sauvetage, le dépannage des aéronefs ou, à la demande du Gouvernement, pour exécuter des missions de service public;

– assurer l'achèvement d'un vol qui, en raison de circonstances imprévues, ne pourrait être effectué selon un horaire préétabli;

– faire face à des pointes de trafic à condition que le surcroît de travail n'ait pas pour effet d'augmenter la durée annuelle de travail.

Article 287

Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque trimestre de l'année civile et à la fin de l'année.

Article 288

1. Les indications relatives à la durée du travail et à la répartition des heures de vol sont portées par tout navigant professionnel sur un carnet individuel de travail.

2. A l'occasion de chaque voyage, ce carnet est remis au commandant de bord. Il est à la disposition des services chargés du contrôle de l'application de la réglementation du travail.

Sous-section 2

Des incapacités

Article 289

En cas d'incapacité temporaire résultant d'un accident ou d'une maladie imputable à l'exercice de ses fonctions et reconnue comme telle par un médecin qualifié de l'aéronautique civile, tout navigant professionnel a le droit de percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions les salaires et prestations alloués par la réglementation en vigueur ou par des conventions spéciales conclues entre exploitants et personnels navigants ou par les dispositions plus avantageuses du contrat de travail.

Article 290

En cas d'incapacité permanente résultant d'un accident ou d'une maladie imputable à l'exercice de ses fonctions, et constatée par un médecin qualifié de l'aéronautique civile, tout navigant professionnel est fondé à percevoir les indemnités et pensions prévues par la réglementation en vigueur ou par des conventions spéciales conclues entre exploitants et personnels navigants ou par les dispositions plus avantageuses du contrat de travail.

Article 291

Les exploitants prennent les dispositions nécessaires pour réserver certains emplois à ceux de leurs navigants professionnels qu'une incapacité permanente rendrait inaptes au vol sans les rendre inaptes au travail.

Article 292

Ne donnent lieu à aucune prestation les maladies, blessures ou incapacités des navigants professionnels résultant d'une faute intentionnelle de leur part, établie par le juge sur la base du rapport d'enquête accident.

Sous-section 3

De la cessation du contrat de travail

Article 293

Le contrat de travail prend fin par le décès, la résiliation et le terme du contrat du personnel navigant.

Article 294

En cas de décès du navigant professionnel imputable à l'exercice de ses fonctions les indemnités et pensions sont versées à ses ayants droit ou aux personnes désignées par l'intéressé dans le contrat de travail.

Article 295

Lorsque la résiliation d'un contrat de travail à durée indéterminée a lieu pendant le voyage, le délai de préavis commence à courir le jour suivant l'achèvement du voyage.

Article 296

Lorsque le terme d'un contrat de travail à durée déterminé survient en cours de voyage, le contrat est prorogé jusqu'à l'achèvement du voyage.

TITRE II

DES FONCTIONS ET DES RESPONSABILITÉS DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE I

DES FONCTIONS DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 297

1. L'équipage est constitué par l'ensemble des personnels embarqués, personnel navigant technique et personnel navigant commercial, exerçant leurs fonctions à bord de l'aéronef.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

2. La composition de l'équipage est déterminée selon la réglementation en vigueur d'après:

– le type de l'aéronef,

– les caractéristiques et la durée du vol,

– la nature de l'activité aérienne.

Article 298

Pour les activités de transport public et de travail aérien, l'exploitant doit, avant chaque vol, fixer la composition de l'équipage et en établir la liste nominative.

Article 299

Les membres de l'équipage dont les noms figurent sur la liste nominative ont la qualité de préposés de l'exploitant.

Dans l'exercice de leurs fonctions, les préposés agissent au nom et pour le compte de l'exploitant.

Section 1

Du personnel navigant technique

Article 300

1. La composition de l'équipage de conduite (P.N.T.) doit au moins correspondre à celle qui est prévue par le manuel d'exploitation et la réglementation en vigueur.

2. La composition de l'équipage assurant des services complémentaires de bord (P.N.C.) doit au moins correspondre à celle qui est prévue en matière de sécurité par la réglementation en vigueur.

Article 301

1. L'équipage de conduite a pour mission d'assurer les fonctions nécessaires à la conduite en toute sécurité et conformément aux règles de la circulation aérienne applicables au régime de vol de l'aéronef.

2. Ces fonctions concernent le pilotage, la navigation, la mécanique, les télécommunications et en outre, pour le travail aérien, l'utilisation de matériels spéciaux tels que notamment caméras, appareils de météorologie ou de travail agricole.

3. Chacune de ces fonctions doit être assurée par un membre de l'équipage titulaire des brevets et licences réglementaires. Dans le cas où un remplaçant est prévu pour seconder le titulaire de la fonction, ce remplaçant doit être capable d'effectuer les tâches essentielles du titulaire en cas de décès ou d'empêchement de ce dernier.

Article 302

1. L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut, pour le transport public et le travail aérien, autoriser l'exploitation d'aéronefs dont la masse maximum au décollage est égale ou inférieure à 5.700 kg avec un seul membre d'équipage pour des vols de courte durée.

2. Dans ce cas, l'aéronef sera équipé ou modifié de manière à permettre au pilote d'assurer, de son siège, les fonctions de pilote, de navigation et de télécommunications ainsi que les opérations d'urgence.

Article 303

1. La fonction de pilotage a pour titulaire le pilote, commandant de bord, dont le nom figure en premier sur la liste de l'équipage.

2. Le nombre de pilotes, exigé par la réglementation et pour la sécurité des vols, est déterminé d'après le type de l'aéronef et la nature de son exploitation sous réserve des dispositions de l'article 302.

3. Pour tout aéronef affecté au transport public dont la masse maximum au décollage est supérieure à 5.700 kg, le nombre de pilotes est au moins égal à deux.

4. Le nom du copilote figure en second sur la liste de l'équipage. Il assiste le commandant de bord, le remplace en cas de décès, de défaillance ou d'empêchement, et le cas échéant, prend le commandement de l'aéronef jusqu'à la fin du vol.

5. Le premier et le second pilote doivent posséder les qualifications de type correspondant à leurs licences.

Article 304

Les personnels navigants doivent occuper les sièges qui leur sont destinés pendant les manœuvres de décollage, d'approche et d'atterrissage. Sur les types d'aéronefs longs courriers pourvus de deux équipages, les aménagements à bord doivent être tels que l'équipage de relève ne gêne pas l'équipage de conduite. Dans ce cas, avant chaque vol, deux listes nominatives des équipages sont établies et indiquent l'heure et le lieu fixé pour la relève.

Article 305

Tout pilote doit être contrôlé en vol au moins deux fois par an par des instructeurs agréés, à des intervalles et selon des modalités qu'il appartient à l'autorité chargée de l'aéronautique civile de définir. Les contrôles sont mentionnés sur le carnet de vol et visés par les instructeurs.

Article 306

L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer que les membres de l'équipage technique exerçant la fonction de navigation en route, la fonction mécanique et la fonction télécommunications aient l'expérience que la sécurité et la réglementation de la circulation aérienne imposent.

Article 307

1. Lorsque l'aéronef est affecté au transport public les titulaires de ces fonctions doivent posséder les licences et qualifications de navigateur ou de mécanicien navigant.

2. Les titulaires de ces fonctions sont contrôlés en vol par des instructeurs agréés à des intervalles et selon des modalités qu'il appartient à l'autorité chargée de l'aéronautique civile de définir. Ces contrôles sont mentionnés sur les carnets de vol et visés par les instructeurs.

Section 2

Du personnel navigant commercial

Article 308

Le personnel navigant commercial figure sur la liste nominative de l'équipage établie avant chaque vol. Le personnel navigant commercial est chargé à bord d'un aéronef de transport public:

– de la sécurité et du confort des passagers;

– de la transmission et du contrôle de l'exécution des ordres du commandant de bord destinés aux passagers;

– des tâches commerciales prévues par l'exploitant telles que notamment la mise en place, le pointage et la vérification des passagers;

– de tâches administratives lors du transit ou lors de la distribution de fiches de débarquement notamment;

– de prestations spéciales à l'égard de certaines catégories de passagers comme les personnes handicapées ou âgées, les enfants accompagnés ou voyageant seuls (U.M.) notamment;

– de prestations communes comme, les services de repas et boissons ou des ventes à bord.

Article 309

L'autorité chargée de l'aéronautique civile fixe:

– le nombre minimum pour chaque type d'aéronef de ceux des membres du personnel navigant commercial qui doivent être titulaires d'un certificat de sécurité et sauvetage;

– les conditions dans lesquelles doivent être assurés la formation et les stages destinés à l'utilisation par le personnel navigant commercial des installations et matériels de secours et sécurité embarqués;

– les conditions de délivrance du brevet et du certificat de sécurité et sauvetage.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

CHAPITRE II
DES FONCTIONS DE COMMANDANT DE BORD

Article 310

1. L'équipage est placé sous les ordres du commandant de bord.

2. Le commandant de bord exerce également son autorité sur les passagers et les biens embarqués.

3. Le commandant de bord assume le commandement et la responsabilité de l'aéronef.

Article 311

Le commandant de bord est chargé de la sécurité de l'aéronef placé sous son autorité et sa responsabilité.

Section 1
Des fonctions du commandant de bord avant le vol

Article 312

Conformément aux dispositions de l'article 215 avant d'entreprendre un vol le commandant de bord doit procéder au dépôt du plan de vol et, le cas échéant, après avoir pris ou reçu les instructions des services compétents de l'aéronautique civile et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire et l'altitude de vol.

Article 313

Avant d'entreprendre un vol, le commandant de bord doit procéder aux vérifications et contrôles prévus conformément à l'article 220, s'informer des conditions météorologiques probables de vol conformément aux articles 221 à 227, veiller à la répartition des marchandises en soute et aux réserves de sécurité, effectuer les essais de sécurité et faire procéder au verrouillage des portes.

Article 314

A l'issue des contrôles et vérifications effectués, le cas échéant, avec les membres qualifiés de l'équipage, le commandant de bord peut suspendre le départ du vol pour tout motif touchant à la sécurité. Le commandant de bord peut notamment:

– exiger que les services de pilote procèdent à la fouille des passagers ou faire débarquer les bagages de tout passager dont le nom figure sur la liste des passagers (P.O.B.) mais qui ne se présente pas au départ;

– faire débarquer tout membre de l'équipage qu'il estime n'être pas en mesure d'exercer ses fonctions, tout passager et toute partie du chargement susceptible de présenter un danger pour la sûreté, la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef;

– reporter le départ jusqu'à ce que l'état de la structure externe de l'aéronef, de la piste, de la température, des conditions météorologiques permettent de le prendre sans mettre en danger la sécurité de l'aéronef de manière téméraire ou présomptueuse.

Article 315

Si un exploitant a prévu un équipage de relève, les deux commandants de bord collaborent à l'exécution des dispositions du présent article.

Section 2
Des fonctions du commandant de bord en cours de vol

Article 316

En cours de vol, le commandant de bord peut, pour des motifs de sécurité et sous réserve, le cas échéant, d'en rendre compte aux services de contrôle de la circulation aérienne et à l'exploitant:

– changer l'itinéraire initialement prévu,

– changer l'altitude de vol,

– changer de régime de vol,

– changer de destination,

– décider de larguer une partie du carburant,

– décider d'interrompre le vol,

– modifier la répartition des charges au sein de l'équipage.

Article 317

Le commandant de bord est responsable du respect des règles de l'air auxquelles il ne peut déroger que pour des raisons impérieuses de sécurité ou en cas d'urgence.

Article 318

Le commandant de bord décide en dernier ressort de l'utilisation de l'aéronef. Il exécute les instructions des services de contrôle de la navigation aérienne. Si une instruction des services de contrôle de la navigation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le commandant de bord, il lui appartient de demander une modification de cette instruction. Les autorisations et instructions des services de contrôle de la navigation aérienne ne peuvent servir de prétexte au commandant de bord pour enfreindre les règles de l'air ou pour mettre en jeu la sécurité de l'aéronef.

Article 319

En cas de force majeure mettant en jeu la sécurité de l'aéronef, si le commandant de bord est amené à prendre des décisions contraires aux règles de l'air ou aux règles locales de la circulation aérienne, il en informe sans délai, tous les services concernés en se conformant aux procédures internationales.

Article 320

En cas de détournement ou de capture illicite, le commandant de bord prend les décisions qui lui paraissent les plus appropriées à la situation et à la sécurité de l'aéronef.

Article 321

1. Le commandant de bord doit veiller à ce que l'équipage et les passagers puissent recevoir ses instructions et les exécuter. Il doit veiller à ce que les passagers soient informés de l'emplacement et du mode d'utilisation des équipements de secours individuels et collectifs.

2. Le commandant de bord ne doit pas conduire l'aéronef de manière négligente ou imprudente susceptible d'entraîner un danger pour la sécurité des personnes et des biens embarqués. En cas de fatigue ou d'une déficience physique quelconque, il doit s'abstenir d'exercer ses fonctions et, si nécessaire, interrompre le vol. En l'absence de remplaçant qualifié ou d'équipage de relève, il agira de même en cas de fatigue ou de déficience physique de tout membre du personnel navigant technique dont les fonctions sont essentielles pour la conduite en toute sécurité de l'aéronef.

Article 322

Pour obtenir une assistance en vol ou se déclarer en état de détresse, le commandant de bord observera la réglementation et les procédures en vigueur et, si nécessaire, utilisera tout autre moyen.

Article 323

Si le commandant de bord est témoin d'une situation mettant des personnes en péril à bord d'un autre aéronef ou de tout autre moyen de transport de surface, ou s'il a connaissance d'un message ou signal de détresse, radio ou visuel, il devra procéder à l'identification de cette situation, relever l'heure et la position et informer sans délai tout organisme de secours approprié à défaut de pouvoir prêter lui-même assistance.

Article 324

Si une personne à bord a commis ou si le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne est sur le point de commettre une infraction ou un acte de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens ou le bon ordre et la discipline à bord, il doit prendre les mesures raisonnables nécessaires, y compris des mesures de contrainte. A cet effet, le commandant de bord peut autoriser ou requérir l'assistance des membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, autoriser ou demander celle des passagers.

Le commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir informer les autorités locales de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 325

Après une interruption de vol ou à l'escale en cas de difficulté dans l'exécution du vol, le commandant de bord après avoir obte-

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

nu ou non les instructions ou un mandat spécial de l'exploitant de l'aéronef, peut en qualité de consignataire de l'aéronef:

– faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre la poursuite du vol dans le plus bref délai possible. Dans ce cas l'équipage pourra être appelé à participer au dépannage et à la remise en état de l'aéronef en application de l'article 279;

– prendre toutes les dispositions et effectuer toutes les dépenses nécessaires pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret;

– engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement du vol et le congédier;

– emprunter les sommes nécessaires à l'achèvement du vol.

Article 326

1. Le commandant de bord peut débarquer, sur le territoire de l'Etat où il atterrit avant la fin du vol, toute personne à l'égard de qui il a pris des mesures de contrainte afin de la remettre aux autorités locales en leur communiquant les informations et éléments de preuve qui sont légitimement en sa possession.

2. Le commandant de bord peut également débarquer à l'escale tout membre de l'équipage, tout passager ou toute marchandise qui représente un danger pour la sécurité, la sûreté, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

3. Le commandant de bord consigne sur le carnet de route les incidents et événements survenus à bord.

Section 3

Des fonctions du commandant de bord à la fin du vol

Article 327

A la fin du vol le commandant de bord doit établir un rapport sur tout incident ou accident survenu au cours du vol et affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'aéronef. Ce rapport est transmis dans les quarante-huit heures à l'exploitant et, le cas échéant, à l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 328

Tout accident ou incident survenu dans l'espace aérien et concernant la sécurité de l'aéronef doit être signalé par le commandant de bord conformément aux dispositions des articles 240 et 246. S'il y a lieu, le commandant de bord indique les dommages causés aux personnes ou aux biens.

Article 329

Le commandant de bord doit également établir un rapport pour toute infraction aux règles de la circulation aérienne et signaler à l'exploitant de l'aéronef et aux services concernés en les consignant sur le carnet de route, les défauts de l'aéronef et de ses équipements ainsi que les anomalies relevées lors de l'utilisation des aides à la navigation, des équipements aéroportuaires et des installations aéronautiques.

Article 330

Le commandant de bord de tout aéronef en provenance ou à destination du Burundi doit produire aux autorités compétentes les documents relatifs à l'entrée et à la sortie du territoire des passagers et du fret prévus par la réglementation en vigueur et les dispositions du présent code.

Article 331

Le commandant de bord doit veiller à ce qu'un membre de l'équipage de conduite ou un représentant de l'exploitant transmette au centre météorologique ou au bureau de piste les imprimés relatifs aux observations météorologiques, régulières, spéciales ou complémentaires, faites pendant le vol et susceptibles d'affecter la sécurité de la circulation aérienne (AIREP, ARP, ARS).

Article 332

Le commandant de bord d'un aéronef qui a fait l'objet d'un détournement ou d'une capture illicite communique aux autorités locales, dès que les circonstances le lui permettent, tous les renseignements utiles sur le ou les auteurs et sur les circonstances de l'infraction.

CHAPITRE III

DES RESPONSABILITÉS DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Article 333

Tout membre du personnel navigant professionnel assume à l'égard des personnes à bord, des tiers et de l'exploitant de l'aéronef les responsabilités civile, pénale et disciplinaire des actes accomplis dans ses fonctions en violation de la réglementation en vigueur et des dispositions du présent code.

Section 1

De la responsabilité du commandant de bord

Article 334

Le commandant de bord est responsable des infractions aux règles de l'air établies par les conventions, les lois et règlements des Etats et les dispositions des articles 129 à 130 et 203 à 208.

Article 335

Le commandant de bord doit prendre les précautions nécessaires afin d'éviter les dommages résultant des évolutions de l'aéronef placé sous son autorité.

Article 336

Le commandant de bord est civilement et pénalement responsable des dommages causés aux tiers à la surface pendant le vol de l'aéronef et des dommages résultant des atterrissages et décollages, accidentels ou non, effectués hors aérodromes, des jets et des tirs effectués depuis l'aéronef placé sous son autorité, des nuisances dues au non respect des hauteurs minima de survol ainsi que des abordages et collisions dont il est l'auteur conformément aux articles 158 à 161.

Article 337

Lorsque le commandant de bord agit au nom et pour le compte d'un exploitant dont il est le préposé, l'exploitant est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers à la surface conformément aux articles 181 à 186 par les évolutions de l'aéronef autres que le simple passage conforme aux règles de la circulation aérienne, sauf s'il prouve que les dommages causés sont dus exclusivement à la faute de son préposé. L'exploitant, tenu pour responsable, dispose d'une action récursoire contre le commandant de bord.

Article 338

Lorsque des dommages causés aux tiers résultent d'une infraction aux règles de la circulation aérienne l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut prendre à l'égard du commandant de bord les sanctions disciplinaires décidées par le conseil technique de l'aéronautique civile.

Article 339

1. A l'occasion du survol délibéré des zones interdites ou réservées et du survol sans autorisation préalable des régions inhospitalières, le commandant de bord engage sa responsabilité pénale et disciplinaire.

2. Le commandant de bord engage sa responsabilité civile, pénale et disciplinaire lorsqu'il:

– néglige de donner aux personnes à bord les instructions de sécurité qu'imposent les circonstances du vol et lorsqu'il ne fait pas vérifier leur exécution.

– conduit l'aéronef ou laisse participer sciemment à la conduite de l'aéronef un membre de l'équipage sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances psychotropes;

– néglige de prendre à l'égard d'une personne à bord, dont le comportement est une menace au bon ordre, à la sûreté, ou à la sécurité de l'aéronef, les mesures de contrainte nécessaires ou néglige d'informer, dès que cela est possible, les autorités locales des mesures de contrainte qu'il a prises à l'égard d'une personne à bord.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 340

Le commandant de bord doit rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont conduit à débarquer un membre de l'équipage, un passager ou tout ou partie du fret pour garantir la sécurité du vol sans que cette décision puisse engager sa responsabilité civile, pénale ou disciplinaire.

Article 341

Sera puni d'une peine de servitude pénale de 4 mois et d'une amende comprise entre 250.000 Fbu et

500.000 Fbu et d'une de ces peines seulement, tout pilote commandant de bord qui aura:

a) conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou avec un certificat ayant cessé d'être en état de validité;

b) conduit un aéronef sans marque d'immatriculation ou avec des marques fausses ou falsifiées;

c) conduit un aéronef sans avoir une licence du Burundi ou une licence étrangère validée au Burundi en état de validité, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite pour une infraction similaire;

d) conduit un aéronef en état d'ivresse, la même peine pouvant être appliquée à tout membre du personnel de conduite;

e) survolé des zones interdites ou réglementaires en contravention des dispositions du présent code ou de ses règlements d'application;

f) atterri ou décollé ailleurs que sur un aérodrome en contravention des dispositions du présent code et de ses règlements d'application;

g) détruit des documents de bord ou y aura porté des indications inexactes.

Sera puni d'une amende comprise entre 200.000 Fbu et 300.000 Fbu tout pilote Commandant de bord qui aura:

a) commencé un vol sans être assuré que toutes les conditions de sécurité ont été remplies;

b) désobéi aux instructions des organismes de contrôle de la circulation aérienne, sauf cas de force majeure;

c) exécuté sans autorisation des vols acrobatiques ou rasants;

d) jeté ou laissé jeter sans nécessité, hors de l'avion, de objets ou matières;

e) transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux;

f) contrevenu aux dispositions concernant les prises de vue photographiques ou cinématographiques;

g) atterri ou décollé, sans raison valable, en vol international sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au trafic international;

h) refusé sans raison de participer à des opérations de recherche et de sauvetage;

i) négligé de notifier immédiatement tout accident.

Article 342

Le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des dommages résultant du report du départ ou de l'interruption du vol, décidée pour des raisons de sécurité.

Article 343

En cas de détournement ou de capture illicite, le commandant de bord ne saurait être tenu pour responsable des décisions prises sous la menace qui pourraient être contraires aux règles de la circulation aérienne, aux règles de sécurité ou au manuel d'exploitation. Dès que possible le commandant de bord fait connaître ses décisions aux autorités de l'aéronautique civile concernées et à l'exploitant qui lui apportent tous les concours nécessaires pour faciliter l'atterrissage de l'aéronef et garantir la sécurité des personnes et des biens à bord.

Section 2

De la responsabilité du personnel navigant professionnel

Article 344

Tout membre du personnel navigant professionnel engage sa responsabilité pénale et disciplinaire:

1. lorsqu'il ne fait pas procéder à son inscription sur le registre prévu à l'article 254 ci-dessus quand elle est obligatoire;

2. lorsqu'il exerce ses fonctions sans le contrat de travail écrit prévu aux articles 274 à 277;

3. lorsqu'il exerce ses fonctions sans être régulièrement titulaire des brevets, certificats, licences et qualifications en état de validité exigés par la réglementation en vigueur;

4. lorsqu'il exerce ses fonctions au Burundi avec des brevets, certificats, licences et qualifications délivrés à l'étranger et non validés par l'autorité chargée de l'aéronautique civile;

5. lorsqu'il exerce ses fonctions sans posséder ou tenir à jour le carnet de vol et le carnet individuel de travail exigés par la réglementation en vigueur ou en consignant sur ces carnets des informations inexactes.

Article 345

Tout membre du personnel navigant professionnel engage sa responsabilité civile, pénale et disciplinaire, lorsqu'il se livre délibérément à des actes étrangers à l'exercice de ses fonctions et contraires à la réglementation en vigueur.

Article 346

A défaut de règles spéciales, la responsabilité pénale du commandant de bord est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du code pénal.

Article 347

A défaut de règles spéciales, la responsabilité civile du commandant de bord à l'égard des membres de l'équipage et de l'exploitant est mise en jeu devant la juridiction compétente selon les dispositions du droit commun.

Article 348

La responsabilité disciplinaire du personnel navigant professionnel est mise en jeu selon les dispositions des articles 349 et 350.

Article 349

Il est institué auprès de l'autorité chargée de l'aéronautique civile un conseil technique chargé de délibérer sur les sanctions disciplinaires à prendre à l'égard des navigants professionnels auteurs de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions ou ayant l'objet d'une condamnation définitive pour crime ou délit contre la probité ou les bonnes moeurs.

Note. Il a été visiblement omis le mot «fait» entre les expressions «ayant» et «objet».

Article 350

La composition et le fonctionnement du conseil technique seront déterminés par Ordonnance Ministérielle de l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 351

1. En cas d'infractions aux règles de la circulation aérienne commise par un navigant étranger, professionnel ou non, titulaire de licences et qualifications délivrées par un autre Etat et indépendamment des responsabilités civile et pénale susceptibles d'être engagées à son encontre, la sanction disciplinaire qui peut être prise par l'autorité chargée de l'aéronautique civile sur proposition des services compétents, est l'interdiction temporaire ou définitive du survol du territoire.

2. Cette interdiction est notifiée par les services des affaires étrangères aux autorités de l'aéronautique civile de l'Etat dont le navigant étranger a la nationalité.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Section 3

De la responsabilité de l'exploitant

Article 352

L'exploitant d'un aéronef engage sa responsabilité civile et pénale dans les conditions prévues aux articles 92 et 249 et lorsqu'il contrevient aux dispositions des articles 276 et 278.

Article 353

L'exploitant d'un aéronef engage sa responsabilité civile à l'égard des tiers à la surface selon les dispositions des articles 181 à 186 et 337 dans le cas des dommages causés à la surface par l'aéronef en vol ou les personnes, ou les choses qui en proviendraient.

Article 354

La responsabilité de l'exploitant à l'occasion des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface par la chute accidentelle de l'aéronef ou un atterrissage d'urgence est appréciée selon le droit commun.

Article 355

L'exploitant engage sa responsabilité civile à l'égard des passagers et du fret à bord de l'aéronef dans les conditions déterminées par les articles 457 et suivants ci-dessous.

Article 356

La responsabilité civile de l'exploitant à l'égard du personnel navigant professionnel est mise en jeu pour l'application des articles 275 à 291 et 294 devant la juridiction compétente selon le droit commun.

Article 357

La responsabilité pénale de l'exploitant, à l'égard des personnels navigants professionnels ou des services de l'autorité chargée de l'aéronautique civile, est mise en jeu devant les juridictions compétentes selon les dispositions du code pénal.

QUATRIÈME PARTIE
DU TRANSPORT ET DU TRAVAIL AÉRIEN

TITRE I
DES EXPLOITATIONS ET DES AÉRONEFS

CHAPITRE I
DES DÉFINITIONS

Article 358

Le rapport aérien consiste à conduire par aéronef, d'un point de départ à un point de destinations convenues, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 359

Le transport aérien international est celui qui emprunte les espaces aériens de deux ou plusieurs Etats, ou d'un Etat et de la haute mer ou, si les points de départ et destination sont situés sur le territoire d'un même Etat, lorsqu'une escale, technique ou commerciale, est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Article 360

Le transport aérien domestique, petit cabotage, est celui qui est effectué entre un point de départ et un point de destination situés sur le territoire d'un même Etat. Le transport aérien domestique est international, grand cabotage, lorsque, entre le point de départ et le point de destination, situés soit sur le territoire d'un même Etat, soit sur des territoires relevant de la souveraineté d'un même Etat, il donne lieu au survol de la haute mer, ou au survol d'un ou plusieurs autres Etats ou à une escale sur le territoire d'un autre Etat.

Article 361

1. Le transport aérien peut être public ou privé.

2. Le transport public aérien de passagers, de marchandises ou de courrier est celui qui est effectué à titre professionnel moyennant une rémunération ou un salaire et conformément à la réglementation en vigueur.

3. Le transport aérien privé est celui qui est effectué, conformément à la réglementation en vigueur, au bénéfice exclusif du propriétaire de l'aéronef et à des fins personnelles.

Article 362

1. Le transport aérien public peut être régulier ou non régulier.

2. Le transport aérien public non régulier ou service aérien non régulier est celui auquel manque l'une des caractéristiques du transport aérien régulier. Il correspond, notamment, au transport aérien par charter ou vol nolisé ou au transport à la demande par aéronef taxi.

Article 363

1. Toute activité de la circulation aérienne générale autre que le transport aérien, public ou privé, est une activité de travail aérien lorsqu'elle est effectuée pour autrui moyennant une rémunération ou un salaire.

2. Le travail aérien est l'activité, rémunérée ou salariée, de navigants professionnels de l'aviation civile qui utilisent un aéronef à d'autres fins que le transport aérien. Il a notamment pour objet: l'instruction aérienne, la photographie, le relevé topographique, la publicité aérienne, le parachutage, le largage ou treuillage d'objets, les opérations agricoles et sanitaires, les vols de contrôles ou scientifiques et les vols de démonstration et propagande comme les baptêmes de l'air.

Article 364

Le transport aérien international peut être exécuté par plusieurs transporteurs successifs considérés comme transporteurs contractuels.

Article 365

1. Le transport aérien public peut être combiné avec d'autres modes de transport de surface.

2. La coordination entre le transport aérien public et les transports de surface est organisée par l'autorité chargée des transports.

Article 366

Le transport public aérien du courrier est assuré dans les conditions fixées par la convention relative à l'Union Postale Universelle et selon les contrats conclus par l'autorité chargée des postes avec les entreprises de transport public aérien.

Article 367

Aux fins du présent code, ont la qualité d'exploitants d'aéronefs:

– les entreprises de transport aérien public;

– les entreprises de travail aérien;

– le propriétaire d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation conformément aux articles 99 à 101 ci-dessus;

– le «locataire» d'un aéronef sans équipage;

– l'affréteur d'un aéronef assumant la direction de l'équipage.

Article 368

Aux fins du présent code ont la qualité d'entreprises de transport public ou de travail aérien, les personnes physiques ou morales qui effectuent pour autrui à titre professionnel et contre rémunération des activités de transport ou de travail aérien.

Article 369

Aux fins du présent code ont la qualité de préposés d'un exploitant les personnes physiques exerçant leurs fonctions au nom et pour le compte de l'exploitant et dans la limite de leurs attributions.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

CHAPITRE II

DES DROITS ET DES OBLIGATIONS DES EXPLOITANTS

Section 1

Des généralites

Article 370

1. Les personnes physiques ou morales ne peuvent exercer une activité de transport public aérien ou de travail aérien qu'après avoir obtenu l'autorisation de l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. La demande d'autorisation est introduite dans les formes et conditions arrêtées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 371

1. La demande d'autorisation doit donner les preuves de garanties techniques et financières exigées conformément aux conventions internationales et à la réglementation nationale en vigueur.

2. L'autorisation précise:

– la période de temps pour laquelle elle est accordée;

– la nature de l'activité aérienne;

– le ou les types d'aéronefs utilisés et le ou les aérodromes ou aéroports d'attache;

– les zones géographiques desservies;

– la périodicité des renseignements statistiques et des documents à fournir.

Article 372

L'autorisation délivrée à un exploitant ne peut être sous-traitée par lui, en tout ou partie, qu'après accord de l'autorité chargée des transports.

Article 373

1. Le transport aérien public entre deux points situés sur le territoire est réservé aux exploitants burundais.

2. Toutefois, l'autorité chargée de l'aéronautique civile, en vertu d'une convention internationale en vigueur ou en raison de l'absence d'exploitant burundais, peut autoriser une société commune à plusieurs Etats ou les exploitants étrangèrs à assurer le transport aérien domestique.

Article 374

1. Le transport aérien public domestique fait l'objet d'une convention conclue entre l'Etat représenté par l'autorité chargée de l'aéronautique civile et l'exploitant désigné et autorisé.

2. Cette convention fixe notamment: les points à desservir, les fréquences, les horaires et les tarifs. Elle peut également fixer, le cas échéant, les subventions ou garanties des obligations de service public.

Article 375

Les services aériens internationaux, en provenance ou à destination du Burundi, sont assurés par des exploitants disposant d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par les autorités compétentes de l'aéronautique civile.

Section 2

De l'autorisation du transport aérien régulier

Article 376

1. Les services aériens internationaux réguliers ne peuvent être exploités qu'en vertu de permissions ou autorisations préalables et dans les conditions spécifiées par ces permissions ou autorisations.

2. Les conditions spécifiées de la création et de l'exploitation de services internationaux résultent d'autorisation ou d'accords aériens, bilatéraux ou multilatéraux, librement négociés et conclus pour l'échange de droits de trafic.

Article 377

Les accords aériens fixent les libertés échangées ou droits de trafic, les itinéraires, les points desservis, les capacités, les fréquences, les entreprises exploitantes, les tarifs, ainsi que toutes autres conditions utiles et conformes à la réglementation en vigueur.

Article 378

1. Les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des services aériens internationaux réguliers peuvent, sous réserve de réciprocité, pénétrer dans l'espace aérien et le traverser en transit sans escale ou atterrir pour des raisons non commerciales à condition de se conformer, le cas échéant, à la réglementation concernant les routes à suivre, les aéroports désignés et les redevances et taxes à acquitter.

2. Les routes à suivre et les aéroports sont déterminés par l'autorité responsable de l'aéronautique civile.

Article 379

Conformément aux accords aériens qui ont été conclus, l'autorité chargée de l'aéronautique civile autorise l'admission au Burundi des entreprises étrangères exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 380

1. Les exploitants des services aériens réguliers doivent porter à la connaissance du public leurs itinéraires, horaires et tarifs.

A cet effet, ils doivent se conformer au code de conduite de l'Organisation Civile Internationale (OACI) sur le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.

2. Les itinéraires des services aériens réguliers font l'objet de l'approbation préalable des autorités compétentes de l'aéronautique civile. Aucun exploitant d'un service aérien régulier ne peut modifier un itinéraire approuvé ni suspendre l'exploitation du service sans autorisation préalable. En approuvant les itinéraires des transports aériens non réguliers l'autorité compétente de l'Aéronautique Civile veille à ce que les points desservis ne soient pas situés sur l'itinéraire approuvé d'un service régulier et à ce que le service non régulier ne constitue pas une concurrence préjudiciable au service régulier.

3. Les horaires des services aériens réguliers sont transmis pour approbation aux autorités compétentes de l'aéronautique civile. Ils entrent en application si dans le délai de 15 jours ils n'ont soulevé aucune objection de la part de ces mêmes autorités.

4. Les tarifs passagers et marchandises des services aériens réguliers sont soumis à l'approbation des autorités de l'aéronautique civile. Les tarifs approuvés sont identiques sur un même itinéraire ou sur la même partie d'un itinéraire pour tous les exploitants. Les tarifs passagers et marchandises des transports aériens non réguliers sont fixés d'un commun accord entre l'exploitant et le passager ou l'expéditeur.

Section 3

De l'autorisation du transport aérien non régulier

Article 381

Conformément à la réglementation en vigueur, les aéronefs immatriculés à l'étranger assurant des transports aériens internationaux non réguliers ont le droit:

1. de pénétrer dans l'espace aérien et de le traverser en transit sans escale en suivant les routes qui pourront être prescrites;

2. d'atterrir pour des raisons non commerciales sur les aéroports désignés en s'acquittant des taxes et redevances fixées sans discrimination pour leur utilisation;

3. de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier à destination des Etats d'immatriculation, membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

4. d'embarquer des passagers, des marchandises ou du courrier à destination des Etats d'immatriculation, membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 382

1. Pour l'exercice des droits 1 et 2 ci-dessus, les exploitants des aéronefs assurant des transports internationaux non réguliers doivent aviser les services compétents 72 heures au moins avant le départ de l'aéronef en respectant les autres dispositions de l'al. 2 du présent article.

2. Pour l'exercice des droits 3 et 4 ci-dessus, qui ne sauraient donner lieu au cabotage, les exploitants assurant des transports aériens internationaux non réguliers doivent: aviser, soit directement, soit par la voie diplomatique, les autorités de l'aéronautique civile 15 jours au moins avant le départ de l'aéronef en indiquant le type de l'aéronef, ses marques de nationalité et d'immatriculation, le nom du commandant de bord, les nom et nationalité de l'exploitant, l'itinéraire, l'heure probable d'arrivée à l'aéroport et la nature du transport.

3. Les dispositions du présent article s'appliquent au transport aérien privé international et aux activités de travail aérien international.

Article 383

Les exploitants burundais sont tenus de fournir aux services compétents de l'aéronautique civile et aux dates fixées les données statistiques relatives au trafic, aux heures de vol et aux passagers, marchandises et courrier transportés.

Article 384

En cas de calamité nationale ou de nécessité impérieuse, le Gouvernement peut réquisitionner les aéronefs immatriculés au Burundi ainsi que tous les personnels nécessaires à leur utilisation.

CHAPITRE III

DES AÉRONEFS DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AÉRIEN

Section 1

Des aéronefs de transport aérien

Article 385

1. Les aéronefs de transport public utilisés par des exploitants de nationalité burundaise doivent être immatriculés au Burundi et pourvus de documents de bord prévus à l'article 131.

2. Toutefois, si besoin est, l'autorité chargée de l'aéronautique civile peut autoriser l'exploitant de nationalité burundaise à utiliser un aéronef de transport public immatriculé à l'étranger et à lui délivrer un laissez-passer d'une durée maximum de six mois renouvelable dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Article 386

L'exploitant d'un aéronef de transport public doit disposer, soit au Burundi, soit à l'étranger, conformément aux dispositions des articles 147, al. 2 et 148 et 149, du personnel et des installations nécessaires pour le maintien de l'aéronef en parfait état de vol, et pour garantir la sécurité des personnes et marchandises transportées ainsi que la sécurité des personnes et des biens à la surface.

Article 387

Le commandant de bord doit veiller à la stricte application du manuel d'exploitation et au respect des limites opérationnelles techniques et réglementaires.

Article 388

1. Conformément aux conventions internationales, lois et règlements en vigueur, les aéronefs des exploitants de nationalité burundaise autorisés à assurer des services aériens sont soumis aux contrôles des services de l'aéronautique civile selon des modalités et une périodicité arrêtées par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

2. Les contrôles effectués concernent la qualification et les conditions de travail du personnel navigant ainsi que les conditions d'exploitation technique des aéronefs.

3. Les contrôles sont effectués au sol ou en vol par des agents qualifiés disposant d'un ordre de mission. La liste nominative des agents de contrôle est communiquée aux exploitants qui doivent faciliter leur mission et leur fournir tous les renseignements et documents utiles.

Article 389

L'autorité chargée de l'aéronautique civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique. Les frais afférents aux contrôles sont dans ce cas à la charge des exploitants.

Article 390

L'exploitant est responsable des conditions d'emploi de ses préposés, personnel navigant professionnel et personnel technique au sol qualifié. L'exploitant doit s'assurer en permanence du respect des règles énoncées aux articles 253 et 275 à 277 et veiller à ce que ses préposés soient titulaires des brevets, certificats, licences et qualifications nécessaires à l'exercice de leurs fonctions et en état de validité.

Article 391

L'exploitant s'assure que chacun de ses préposés connaisse les règles en vigueur se rapportant à l'exercice de ses fonctions. Il veille particulièrement à ce que les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les Etats traversés et sur les aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser. A cette fin l'exploitant d'un aéronef établit un manuel d'exploitation.

Article 392

1. Le manuel d'exploitation fait partie des documents de bord de tout aéronef comme stipulé à l'article 131.

2. Il est destiné:

– aux préposés de l'exploitant pour la préparation, l'exécution et le contrôle des vols ainsi que pour l'utilisation et l'entretien des aéronefs;

– aux services de l'aéronautique civile pour vérifier que les instructions et informations que l'exploitant donne à ses préposés sont conformes à la réglementation ainsi qu'aux approbations et autorisations qu'ils ont délivrées.

Article 393

Le manuel d'exploitation ainsi que ses amendements et mises à jour doivent être approuvés par les services de l'aéronautique civile. Il contient des instructions et consignes claires et facilement assimilables en trois parties distinctes:

a) une partie «généralités» comportant sept sections relatives:

– aux consignes générales concernant l'autorisation d'exploitation des droits de trafic, les aéronefs utilisés, le contrôle technique, l'admission au poste de pilotage, les consignes commerciales;

– aux documents de bord, documents généraux, dossiers et documentation de vol et sacoche de bord;

– aux fonctions et responsabilités pour la préparation des vols et l'exploitation technique de l'aéronef;

– à la composition, à la durée de travail, aux qualifications des membres de l'équipage;

– à la conduite des vols, aux limites opérationnelles, aux services et aux transports spéciaux.

– à la surveillance des vols, aux accidents et incidents et aux enregistreurs des conversations de l'équipage de conduite, des signaux sonores d'alarme et des paramètres de vol;

– aux consignes de piste.

b) une partie «utilisation» concernant, pour chaque type d'aéronef, la classification, les limitations, les aménagements, les équipements, les performances opérationnelles, les devis de masse et de centrage, les procédures normales de vol (check-list), les tolérances (L.M.E.), les procédures d'urgence, les équipements de sécurité et sauvetage et les configurations particulières de vol;

c) une partie «lignes» concernant pour chaque ligne régulière les règles de l'air, la préparation et la conduite des vols, ainsi que la procédure en cas de détournement d'aéronef.

Article 394

Un exploitant ne peut pas confier les fonctions de commandant de bord d'un aéronef de transport public, sur une route donnée, à

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

un pilote qui n'aurait pas préalablement démontré une parfaite connaissance des conditions météorologiques et des facilités de navigation aérienne, de recherche et de sauvetage sur cette route.

Article 395

1. L'accès au poste de pilotage est interdit pendant le vol à toute personne étrangère au personnel navigant.

2. Toutefois le commandant de bord peut exceptionnellement autoriser un passager à pénétrer dans le poste de pilotage à condition que la sécurité de l'aéronef ne soit pas mise en danger.

Article 396

Lorsque l'exploitant ou l'autorité chargée de l'aéronautique civile autorise, aux fins d'observations météorologiques, d'examens, d'instruction ou de contrôle, une personne à pénétrer pendant le vol dans le poste de pilotage, le commandant de bord en est informé.

Article 397

L'exploitant et les agents de contrôle des services de l'aéronautique civile s'assurent du fonctionnement du système de verrouillage destiné à interdire tout accès non autorisé au poste de pilotage.

Article 398

En cas de capture illicite ou de détournement de l'aéronef, le commandant de bord applique les procédures prévues. Lorsque l'aéronef a atterri, le commandant de bord ainsi que les membres de l'équipage de conduite ne quittent pas le poste de pilotage même dans le cas où des aménagements spéciaux le leur permettraient tant que des passagers sont à bord.

Article 399

En aucun cas un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut participer à un meeting aérien ou se livrer à un vol de démonstration.

Article 400

Un aéronef de transport public effectuant un vol d'essais ou de vérification, un vol en configuration particulière ou un vol aux fins d'examens d'aptitude, ne peut embarquer d'autres passagers que les candidats, instructeurs et personnels techniques nécessaires.

Article 401

Un aéronef de transport public ne peut être utilisé pour le transport des produits illicites définis par les conventions internationales et la réglementation nationale en vigueur.

Article 402

Un aéronef de transport public avec des passagers à bord ne peut être utilisé pour le transport de munitions, d'explosifs ou d'armes de guerre, à l'exception des substances explosives entrant dans la composition de certains signaux de détresse ou de sécurité embarqués.

Article 403

A bord d'un aéronef de transport public, le transport de produits dangereux pour la sécurité et l'hygiène doit être préalablement autorisé par les services de l'aéronautique civile. Cette autorisation ne peut être donnée que dans les conditions de manutention, d'emballage et de déplacement en soute au moins équivalentes aux normes et pratiques recommandées pour les marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé.

Article 404

A bord d'un aéronef de transport public le transport, en cabine ou en soute, d'animaux vivants n'est pas soumis à autorisation préalable mais doit être effectuée dans les conditions d'hygiène et de sécurité déterminée par les services vétérinaires et les services de l'aéronautique civile. Le transport à bord d'animaux vivants déclarés infestés par les services vétérinaires est interdit.

Le transport à bord de végétaux interdits d'entrée ou de sortie est prohibé.

Article 405

Le transport aérien privé n'est pas soumis à autorisation préalable. Il est soumis aux règles concernant le statut de l'aéronef, la circulation aérienne et la responsabilité à l'égard des tiers.

Article 406

Le propriétaire d'un aéronef affecté au transport privé ne peut assurer ni un travail aérien ni un transport public rémunérés sauf en cas d'urgence ou de réquisition.

Article 407

Une entreprise, une organisation ou une association peut transporter à titre gratuit avec l'aéronef dont elle est propriétaire ses préposés d'un point d'origine à un point de destination sur le territoire.

Article 408

1. Les aéroclubs, constitués selon la loi régissant le droit d'association, sont subordonnés à la surveillance et au contrôle des services de l'aéronautique civile. Ils peuvent être agréés comme écoles de formation ou centres d'entraînement.

2. La procédure d'agrément est fixée par l'autorité chargée de l'aéronautique civile. Les aéroclubs agréés peuvent bénéficier de subventions, d'allégements ou d'exemptions de taxes et de redevances aéronautiques et aéroportuaires ou de droits de douane à l'importation d'aéronefs, moteurs ou pièces de rechange.

3. L'agrément peut être retiré lorsque les membres ou les activités de l'aéroclub agréé ne respectent pas les dispositions légales et réglementaires relatives aux associations ou à l'aéronautique civile.

Article 409

Le propriétaire étranger d'un aéronef affecté au transport privé peut obtenir auprès des services de l'aéronautique civile un laissez-passer d'une durée maximum de six mois, renouvelable une fois.

Section 2

Des aéronefs de travail aérien

Article 410

Les activités de travail aérien peuvent être exercées avec des aéronefs immatriculés soit au Burundi, soit à l'étranger s'ils ont été loués ou affrétés pour une période de temps inférieure ou égale à six mois.

Article 411

1. Tout exploitant d'un aéronef affecté à une activité de travail aérien doit obtenir une licence d'exploitation délivrée pour un an par les services de l'aéronautique civile, attestant l'adaptation de l'aéronef à l'activité envisagée.

La licence d'exploitation cesse de produire effet lorsque le certificat de navigabilité de l'aéronef cesse d'être valable pour une raison quelconque.

2. Les aéronefs affectés à une activité de travail aérien ne peuvent être utilisés pour une activité autre que celle qui est fixée par l'autorisation et la licence d'exploitation.

Article 412

Le personnel navigant des aéronefs affectés à des activités de travail aérien fait partie du personnel navigant de l'aéronautique civile. Il doit être inscrit sur le registre spécial prévu à l'article 254 et posséder les brevets, certificats, licences et qualifications correspondant à la nature des activités de travail aérien exercées.

Article 413

Les exploitants étrangers exerçant des activités de travail aérien avec des aéronefs immatriculés à l'étranger peuvent être admis au Burundi. Dans le cas où ces exploitants étrangers désirent exercer une activité de travail aérien pendant plus d'un mois ils doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée pour trois mois au plus et renouvelable une fois. Si l'activité de travail aérien d'un aéronef immatriculé à l'étranger dure plus de six mois, l'aéronef devra être immatriculé au Burundi.

Article 414

1. Lorsque l'activité de travail aérien a pour objet la formation aéronautique, l'instruction, l'entraînement ou le perfectionne-

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

ment, elle doit recevoir, outre l'autorisation et la licence d'exploitation, l'agrément des services de l'aéronautique civile.

2. L'agrément permet de vérifier les programmes d'études, l'adaptation des matériels utilisés, les qualifications des instructeurs, la nature et la valeur des examens théoriques et pratiques, organisés pour la délivrance des brevets, certificats, licences et qualifications.

3. L'agrément peut permettre de bénéficier des avantages prévus au bénéfice des aéroclubs agréés.

4. Selon la période fixée par l'agrément des exploitants sont tenus d'adresser des rapports d'activité à l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

5. L'agrément peut être retiré lorsque l'exploitant manque à ses obligations légales ou réglementaires.

TITRE II
DU RÉGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

CHAPITRE I
DES GÉNÉRALITES

Article 415

A défaut de dispositions spéciales, les règles du code de commerce relatives aux transports de surface sont applicables au transport aérien.

Article 416

La location d'un aéronef résulte du contrat par lequel le bailleur ou loueur met à la disposition du preneur ou locataire, moyennant rémunération, un aéronef sans équipage pour une durée déterminée. Le locataire assurant la conduite technique de l'aéronef est l'exploitant. A l'expiration du contrat, le preneur restitue l'aéronef au bailleur ou en acquiert la propriété si le contrat de location le prévoit.

Article 417

L'affrètement d'un aéronef résulte du contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur pour une durée déterminée et moyennant rémunération, tout ou partie d'un aéronef avec son équipage. Le fréteur assurant la conduite technique de l'aéronef en est l'exploitant. L'affréteur est considéré comme le transporteur si son nom figure sur les contrats de transports. Si le contrat d'affrètement prévoit expressément que l'affréteur assure la conduite technique de l'aéronef, l'affréteur est à la fois exploitant et transporteur.

Article 418

1. Pour produire effet à l'égard des tiers, les contrats écrits de location et d'affrètement doivent avoir été inscrits sur le registre d'immatriculation.

2. L'inscription au registre d'immatriculation est obligatoire pour les contrats de location ou d'affrètement visés à l'article 111.

CHAPITRE II
DU CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 419

Le contrat de transport aérien est celui par lequel un transporteur, personne physique ou morale, s'engage contre rémunération à conduire par aéronef, d'un point de départ à un point de destination convenus et dans un délai déterminé, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 420

1. Le contrat de transport aérien international est régi par les conventions internationales en vigueur au Burundi.

2. Le contrat de transport aérien domestique est régi par la réglementation nationale qui, dans un but d'harmonisation, applique les conventions internationales en vigueur.

Article 421

Dans les contrats de transport aérien, le transport aérien international et le transport aérien domestique sont définis conformément aux dispositions des articles 359 et 360.

Article 422

Le transport aérien de passagers doit être entendu comme le transport du passager, des objets personnels et bagages à main dont il conserve la garde pendant le transport et de ses bagages enregistrés.

Section 1
Du billet de passage et du bulletin de bagages

Article 423

1. Le contrat de transport aérien de passagers doit être constaté par un titre de transport, le billet de passage, que le transporteur est tenu de délivrer.

2. Le billet de passage doit:

– mentionner les points de départ et de destination convenus;

– indiquer le cas échéant les escales prévues et lorsque les points de départ et de destination convenus sont situés sur le territoire d'un même Etat, au moins l'une des escales prévues dans un autre Etat;

– comporter l'avis selon lequel, conformément à la réglementation en vigueur, la responsabilité du transport peut être limitée en cas de mort, de blessure ou de lésion corporelle du passager et en cas de destruction, perte, avarie ou retard de ses bagages enregistrés ou des objets dont il conserve la garde;

– indiquer si des bagages du passager ont été enregistrés en l'absence du bulletin de bagages.

3. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport.

Article 424

L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

Article 425

Si un billet n'a pas été délivré au passager embarqué, même pour un transport gratuit, ou si le billet délivré ne comporte pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité du transporteur, la responsabilité du transporteur ne sera plus limitée.

Article 426

1. Le transport des bagages enregistrés du passager doit donner lieu à la délivrance d'un bulletin de bagages. Si ce bulletin n'est pas inclus dans le billet de passage ou combiné avec lui, il doit contenir les indications énoncées à l'al. 2 de l'article 423 pour le billet de passage.

2. Le bulletin des bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport.

Article 427

L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Article 428

Si le transporteur accepte la garde des bagages sans indication sur le billet de passage ou sans délivrer le bulletin de bagages ou si le bulletin de bagages ne comporte pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité, sa responsabilité ne sera plus limitée.

Article 429

Les objets personnels et bagages à main, quelle que soit leur valeur, dont le passager conserve la garde pendant le transport ne donnent pas lieu à mention spéciale sur le billet de passage ou sur le bulletin de bagages et relèvent, le cas échéant, de la limitation de responsabilité du transporteur.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 430

Le transport aérien international exécuté par plusieurs transporteurs successifs est considéré comme un transporteur unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération.

Article 431

Les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur aérien s'appliquent au transporteur de fait pour la partie du transport qu'il a effectuée et au transporteur contractuel pour la totalité du transport prévu dans le contrat.

Article 432

La possession d'un billet de passage ne fait pas obstacle au pouvoir du commandant de bord de débarquer tout passager présentant un danger pour la sécurité et le bon ordre à bord de l'aéronef placé sous son autorité. Le comportement du passager exonère, en tout ou partie, le transporteur de sa responsabilité contractuelle.

Article 433

1. Tout passager est tenu de se prêter aux mesures préventives de sécurité, sûreté, santé et des douanes décidées par les services compétents et les exploitants et d'acquitter les taxes ou redevances fixées.

2. Les bagages enregistrés non reconnus par les passagers peuvent être détruits par les agents chargés de la sécurité et de la sûreté.

3. Les équipages sont tenus de se prêter aux mesures préventives de sécurité, de sûreté, de santé et de douane.

Article 434

Le transport aérien domestique est soumis aux dispositions des conventions applicables au transport aérien international.

Article 435

Pour tout transport aérien, domestique et international, une liste nominative des passagers embarqués doit être établie en deux exemplaires dont l'un doit se trouver à bord de l'aéronef pour être communiqué aux agents chargés de la sécurité, des douanes et de la sûreté.

Article 436

Le transport aérien du courrier et de la poste peut être effectué à bord des aéronefs de transport public dans les conditions prévues aux articles 370 à 372. Les conventions doivent prévoir les modalités des contrôles préventifs de sûreté.

Section 2

De la lettre de transport aérien

Article 437

Le contrat de transport aérien international de marchandises ou de fret doit être constaté par un titre de transport: la lettre de transport aérien (L.T.A.). Le transporteur peut l'exiger de l'expéditeur. L'expéditeur peut le faire accepter au transporteur.

Article 438

1. La lettre de transport aérien doit être établie par l'expéditeur en trois exemplaires remis avec la marchandise. Le premier porte la mention «pour le transporteur» et est signé par l'expéditeur. Le second portant la mention «pour le destinataire» est signé par le transporteur avant l'embarquement de la marchandise et remise après acceptation de la marchandise.

2. Les signatures peuvent être imprimées ou remplacées par des timbres; celle du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise.

Article 439

1. Lorsqu'à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien il est considéré jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

2. Le transporteur peut exiger de l'expéditeur autant de lettres de transport aérien qu'il y a de colis différents.

Article 440

La lettre de transport aérien doit mentionner:

– les points de départ et de destination;

– l'escale prévue sur le territoire d'un autre Etat lorsque les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat;

– l'avis selon lequel dans le transport aérien international de marchandises, la responsabilité du transporteur peut être limitée en cas de perte, destruction, avarie ou retard.

Les indications relatives notamment au poids, à la nature et au volume de la marchandise, aux quantités, à l'emballage, et au délai de transport sont facultatives.

Article 441

Si le transporteur accepte d'embarquer des marchandises à bord sans lettre de transport aérien ou si la lettre de transport aérien ne contient pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité, sa responsabilité ne sera plus limitée.

Article 442

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications inscrites dans la lettre de transport aérien, et engage sa responsabilité pour tout dommage subi par le transporteur ou par toute personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, du fait de ces indications irrégulières, incomplètes ou inexactes.

Article 443

1. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de transport aérien n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport aérien international de marchandises.

2. La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport.

Article 444

1. Les indications relatives aux poids, aux dimensions, à l'emballage et au nombre de colis font foi jusqu'à preuve du contraire.

2. Les indications relatives aux quantités, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transport que si ce dernier les a vérifiées en présence de l'expéditeur et si elles ont été constatées sur la lettre de transport aérien ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 445

A condition d'exécuter toutes ses obligations contractuelles, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise:

– soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination;

– soit en l'arrêtant au cours du transport lors d'une escale;

– soit en la faisant délivrer en escale ou à destination, à un destinataire autre que celui indiqué sur la lettre de transport aérien;

– soit en demandant son retour au point de départ dans la mesure où cela ne porte pas préjudice au transporteur ou aux autres expéditeurs et à condition de rembourser les frais qui en résultent;

– soit lorsque le destinataire refuse la lettre de transport aérien ou la marchandise ou ne peut être atteint.

Article 446

Si l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

Article 447

Si le transporteur exécute les ordres de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien de l'expéditeur, il est responsable du préjudice qui pourrait être causé à celui qui détient régulièrement la lettre de transport aérien et dispose d'un recours contre l'expéditeur.

Article 448

1. Si le contrat n'en dispose pas autrement, le transporteur doit informer le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

2. Le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander et d'obtenir du transporteur la remise de la lettre de transport aérien et la livraison de la marchandise contre le paiement du montant des créances et l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

3. Si le destinataire reconnaît la perte de la marchandise ou sept (7) jours après la date d'arrivée prévue, le destinataire peut faire valoir à l'égard du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 449

A condition d'exécuter les obligations du contrat, l'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir, chacun en son nom, dans son propre intérêt ou dans celui d'autrui, les droits énoncés aux articles 445 à 448.

Article 450

1. En l'absence d'une clause de lettre de transport aérien dérogeant expressément aux articles 445 à 448, les dispositions de ces articles ne portent aucun préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire ni aux rapports avec des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur soit du destinataire.

2. Aucune de ces dispositions ne fait obstacle à l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

Article 451

L'expéditeur est tenu de fournir et de joindre à la lettre de transport aérien les renseignements et documents qui, avant la livraison de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane et de police.

L'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces renseignements ou documents engage la responsabilité de l'expéditeur envers le transport pour tout dommage qui en résulterait sauf en cas de faute du transporteur ou de ses préposés. Le transporteur n'est pas tenu de vérifier leur exactitude.

Article 452

Les dispositions des articles 448 à 453 ne font pas obstacle au pouvoir du commandant de bord de faire décharger les marchandises embarquées qui, selon la réglementation en vigueur, ne peuvent pas faire l'objet d'un transport aérien ou, dans un aéronef transportant des passagers, les marchandises dont le placement en soute n'est pas conforme à cette réglementation et présenterait un danger pour la sécurité.

Article 453

Les marchandises embarquées font l'objet de mesures préventives de sécurité, de sûreté, d'hygiène, de douane et de police décidées par les autorités compétentes.

Article 454

Le transport aérien de marchandises doit établir en deux exemplaires un manifeste indiquant la nature des marchandises embarquées. Un exemplaire du manifeste doit se trouver parmi les documents de bord pour être communiqué aux agents de la police et des douanes.

CHAPITRE III

DES RESPONSABILITÉS ET DES SANCTIONS

Section 1

De la responsabilité civile du transporteur

Article 455

1. La responsabilité civile des exploitants d'aéronefs affectés au transport public de passagers et de marchandises, régulier et non régulier, domestique et international, est régie par les dispositions suivantes conformes aux conventions internationales en la matière en vigueur au Burundi ou toute autre convention internationale qui fournirait un niveau d'indemnisation plus élevé.

2. Cette responsabilité est fondée sur la faute du transporteur. La faute du transporteur est entendue comme la faute du transporteur lui-même ou celle de ses préposés.

3. Lorsque la faute du transporteur est présumée sa responsabilité est limitée.

4. Lorsque le dommage provient d'une faute lourde dont la preuve est apportée par la victime, la responsabilité du transporteur n'est plus limitée.

Article 456

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle d'un passager lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. La lésion corporelle s'entend de toute lésion organique ou fonctionnelle y compris celle qui affecte les facultés mentales.

3. Les termes «toutes opérations d'embarquement ou de débarquement» s'entendent des opérations qui commencent pour l'embarquement ou qui finissent pour le débarquement au bas de la passerelle ou à bord si le passager utilise pour embarquer ou débarquer des engins ou autres appareils télescopiques permettant un accès direct à la cabine.

Article 457

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises, lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. Aux fins du présent article, le transport aérien comprend la période durant laquelle les bagages ou les marchandises sont sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou un aérodrome, ou à bord de l'aéronef ou en tout lieu en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport ou aérodrome.

Article 458

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, bagages ou marchandises.

Article 459

1. Le transporteur n'est pas responsable s'il apporte la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

2. Si le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Section 2

De la limite des indemnités en cas de responsabilité du transporteur

Article 460

En cas de dommage subi par un passager résultant d'un retard, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager.

Article 461

Dans le transport de personnes la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 100.000 droits de tirage spéciaux. Cependant par une convention spéciale conclue avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée. Si le tribunal saisi fixe l'indemnité sous forme de rente le capital de la rente ne peut dépasser la limite de 100.000 droits de tirage spéciaux ou, le cas échéant, la limite plus élevée convenue.

Article 462

Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1.000 droits de tirage spéciaux par passager.

Article 463

Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme. Cependant l'expéditeur, par une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite au moment de la remise du colis au transporteur, peut fixer une limite de responsabilité plus élevée moyennant, le cas échéant, le paiement d'une somme supplémentaire. Dans ce cas le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée à moins qu'il ne prouve qu'elle est supplémentaire à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 464

En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien le poids total des colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

Article 465

Les limites de responsabilité fixées par le présent article ne privent pas le tribunal saisi de la faculté d'allouer en plus une somme correspondant à tout ou partie des dépenses et autres frais du procès par le demandeur. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée non compris les dépenses et autres frais du procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage, ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 466

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée est nulle et de nul effet. Cette nullité n'entraîne pas la nullité du contrat qui demeure soumis aux dispositions ci-dessus. Cette nullité ne s'applique pas toutefois aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

Article 467

Si une action est intentée contre eux, les préposés du transporteur peuvent se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 468

1. Les limites de responsabilité du transporteur aérien prévues aux articles 460 à 467 ne s'appliquent pas si la victime ou ses ayants droit:

– font la preuve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission, du transporteur ou de ses préposés, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement;

– font également la preuve, lorsque cet acte ou cette omission est le fait des préposés du transporteur, que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les limites de responsabilité du transporteur aérien ne s'appliquent pas non plus lorsque le transporteur:

– a accepté de ne pas délivrer de billet au passager embarqué;

– a délivré au passager un billet ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité;

– a accepté la garde des bagages du passager sans délivrer de bulletin de bagages lorsque ce bulletin n'est ni combiné avec le billet de passage ni inclus dans un tel billet;

– a délivré un bulletin de bagage ne comportant pas l'avis relatif à sa limitation de responsabilité;

– a accepté d'embarquer des marchandises sans établir une lettre de transport aérien;

– a délivré une lettre de transport aérien ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de sa responsabilité.

Article 469

1. La réception des bagages et marchandises sans protestation du destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, de leur livraison en bon état et conformément au titre de transport.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception.

3. En cas de retard la protestation devra être faite, au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise aura été mis à la disposition du destinataire.

Article 470

Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans les délais prévus. A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable sauf en cas de fraude du transporteur.

Section 3

De l'action en responsabilité contre le transporteur

Article 471

1. Pour engager une action en responsabilité, le demandeur peut choisir:

– soit le tribunal du domicile du transporteur;

– soit le tribunal du siège principal de l'entreprise de transport;

– soit le tribunal du lieu où le transporteur possède l'établissement par le soin duquel le contrat a été conclu;

– soit le tribunal du lieu de destination.

2. La procédure est réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 472

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. Le mode de calcul du délai est déterminé selon la loi du tribunal saisi.

2. En cas de décès du transporteur l'action en responsabilité, dans les conditions prévues aux articles 456 à 474, est exercée contre ses ayants droit.

Article 473

Pour le calcul des délais lorsqu'il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 474

L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, doit être exercée selon les conditions et limites fixées par le présent code quelles que soient les personnes qui ont le droit d'agir et leurs droits respectifs.

Article 475

1. En cas d'accident entraînant la mort, la lésion d'un passager, la destruction ou la perte des bagages ou des marchandises, le transporteur est tenu de verser sans retard une avance aux ayants droit ou à la victime pour leur permettre de subvenir à leurs besoins immédiats.

Cette avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et est déduite des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

2. Le montant de cette avance est de un tiers du montant de réparation du dommage survenu dans chaque cas.

Section 4

Du transport effectué par des transporteurs successifs

Article 476

Lorsque le transport aérien international est exécuté par divers transporteurs successifs, chaque transporteur de passagers, bagages ou marchandises est considéré comme partie au contrat de transport pour la partie du transport effectuée sous son contrôle.

Article 477

En cas d'accident ou de retard et si le premier transporteur, par stipulation expresse, n'assure pas la responsabilité pour tout le transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront engager que la responsabilité du transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

Article 478

Pour les bagages et marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire contre le dernier. L'expéditeur et le destinataire pourront en outre agir contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs successifs sont solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Article 479

1. Lorsque le transport aérien est combiné avec tout autre moyen de transport, les dispositions des articles 419 et 455 s'appliquent au transport aérien effectué.

2. A condition de respecter les dispositions des articles 419 et 455, les parties sont libres d'insérer dans le titre de transport aérien des stipulations relatives à d'autres modes de transport.

Section 5

Des dispositions communes aux transports

Article 480

1. Toute clause du contrat de transport aérien dérogeant aux dispositions du présent code n'est nulle et de nul effet. Toutefois dans le transport aérien de marchandises, les clauses d'arbitrage sont permises dans les limites fixées par les articles 419 et 455 et lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence déterminés à l'article 471.

2. Tout transporteur peut refuser la conclusion d'un contrat de transport ou formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions des articles 411 et 455.

Article 481

1. Les dispositions des articles 419 et 471 s'appliquent au transport aérien effectué par l'Etat ou d'autres personnes morales de droit public.

2. Les dispositions relatives aux titres de transport ne s'appliquent pas au transport aérien effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 482

Dans le cas où, en application de l'article 471, une action en responsabilité est introduite devant un tribunal au Burundi contre un exploitant étranger ressortissant d'un Etat qui n'aurait pas ratifié la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye, les dispositions des articles 419 et 455 seront applicables à l'exception de celles limitant la responsabilité du transporteur, à moins que, par une convention spéciale, cet Etat n'ait fixé des limites de responsabilité du transporteur plus élevées que celles de l'article 460 à 467.

Article 483

1. Tout aéronef survolant le territoire burundais doit être assuré pour les dommages aux tiers conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation.

2. L'assureur des aéronefs immatriculés au Burundi doit être agréé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 484

Le montant dû pour les réparations des dommages causés aux tiers à la surface, quelque soit le poids de l'aéronef, est fixé soit par accord amiable entre l'exploitant et le tiers, soit par le tribunal du lieu où s'est produit le dommage selon le droit commun de la responsabilité civile.

Article 485

Les exploitants doivent présenter une attestation d'assurance pour les dommages susceptibles d'être causés aux tiers, aux bagages et aux marchandises à toute réquisition des agents de l'aéronautique civile et de la sécurité.

Article 486

Tout exploitant qui n'aura pas respecté l'une quelconque des obligations qui lui incombent et dont les peines ne sont pas spécifiquement précisées dans le présent code sera puni d'une amende comprise entre 100.000 Fbu et 5.000.000 Fbu indépendamment du retrait des autorisations, licences ou agréments qui pourra être décidé par l'autorité chargée de l'aéronautique civile.

Article 487

Tout exploitant qui contreviendra de quelque manière que ce soit à la réglementation en vigueur sera puni d'une amende dont le montant sera fixé par ordonnance ministérielle sans préjudice de la confiscation des objets ou produits importés ou exportés en fraude et de la saisie de l'aéronef que le juge pourra décider à la demande des services compétents.

CHAPITRE IV

DES DISPOSITIONS FINALES

Article 488

Toutes dispositions antérieures contraires au présent code sont abrogées.

Article 489

Le présent code entre en vigueur le jour de sa promulgation

Note. voir les annexes ci-dessous.

Annexe 1 — Liste des abréviations et des codes

1. ADAC: Aéronef à Décollage et à Atterrissage Courts.

2. ADAV: Aéronef à Décollage et à Atterrissage Verticaux.

3. AIP: Aeronautical Information Publication (Publication d'informations Aéronautiques).

4. AIREP: Air-Report (Compte rendu en vol).

5. APL: Aérodyne à Performances Limitées.

6. APP: Approche.

7. ARP: Air-Report (Message type designator).

8. ARS: Special Air-Report (Compte rendu en vol spécial).

9. ART: Article.

10. ASECNA: Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (pour l'Afrique occidentale et Madagascar).

11. CAC: Code de l'Aéronautique Civile.

12. CAFAC: Commission Africaine de l'Aviation Civile.

13. CAP: Circulation Aérienne Publique.

14. CDN: Certificat de Navigabilité.

15. CDNS: Certificat de Navigabilité Spéciale.

16. COM: Communication.

17. CVR: Cockpit Voice Recorders (Enregistreurs des conversations de l'équipage).

18. FDR: Flight Data Recorders (Enregistreurs des paramètres de vol).

19. FIR: Flight Information Region (Région d'informations de vol).

20. GWPS: Ground Warning Proximity System (Système d'alarme sonore de proximité de sol).

21. IFR.: Instrument Flight Rules (Régime de vol aux instruments).

22. LME: Liste Minimum d'Equipements (Tolérances).

23. LTA: Lettre de Transport Aérien.

24. MMD: Masse Maximum au Décollage.

25. MTOW: Maximum Tate Off Weight (MMD).

26. NAV: Navigation.

27. NOTAM: Notice To Airmen (Emission d'avis au PN).

28. OACI: Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

29. OMM: Organisation Météorologique Mondiale.

30. PN: Personnel Navigant.

31. PNC: Personnel Navigant Commercial.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

32. PNT: Personnel Navigant Technique.
33. POB: Persons on boad (Nombre de personnes à bord).
34. PT: Personnel Technique.
35. RPL: Repetitive Flight Plan (Plans de vols répétitifs).
36. S: Mode Surveillance du SSR.
37. SAR: Search and Rescue (Recherches et Sauvetage).
38. SSR: Secondary Surveillance Radar (Radar Secondaire de Surveillance.
39. UIT: Union Internationale des Télécommunications.
40. U.L.T.: Ultra Léger Motorisé.
41. U.M.: Unmonitored (Enfant Voyageant Seuls).
42. UPU: Union Postale Universelle.
43. V: Validité du CDN.
44. VFR:Visual Fligth Rules (Régime de vol à vue).
45. 9 U: Marque de nationalité du Burundi..

Annexe 2 — Index analytique

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLEMENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
Abordage			de Rome de 1993/1952	49
			Article 7 et 24	
Accident				
Enquête			de Chicago art. 11.25	
Rapport			C.C.ASECNA art. 11	86
S.A.R.				61
Aéroclubs				105
Agrément				105
Aérodyne			Annexe 7	27
A.P.L.				47
Aéronefs				
Activités illicites			de Montréal 1971 et	
			Protocole de 1988	29
Aptitude au vol			de Chicago (art.3 1)	39
			Annexe 8	41
Caractéristiques			de Genève 1948 (art.1)	30, 33,34
Cession				32
Civil			de Chicago (art.3)	28
Construction				41
Définition			de Chicago (art.3)	27
			Annexe 7	
D'Etat			de Genève 1948 (art.16)	
			de Chicago (art.3)	28
				36
Détournement			de Chicago (art.9)	35
				35
			De Montréal 1971/1988	
				84,86
				103
Détresse			de Chicago (art.25)	61
			Annexe 11	
Exploitation			Annexe 2	55
			Annexe 6	32
Identité			Annexe 7	37
Interception			de Chicago (art.3 bis)	42
Limites d'emploi			de Chicago (art.3 bis)	30,31
Manuel d'entretien			Annexe 6	
Marques			de Genève 1948	
Meubles			de Genève 1948	29
Nationalité			de Chicago (art.17)	28
			Annexe 6 et 8	39
Pavillon				31
			de Tokyo (1963)	28,29
			de Montréal (1971)	
Pièces de rechange				27
Pirate			de Genève 1948 (art.16)	
Saisie			de Montego-bay (art. 104)	
			de Chicago (art.27)	29
			de Genève (art.27)	35
			de Rome 1953 (art.3)	
Statut				29
Aérodrome				1
Aéroport			Annexe 14	
				13
Affectataires				
Autorisé			de Chicago (art.10, 28 68)	4
			Accord de Transit	98
Budget				15
Classement			Annexe 14	16
Collectivités			de Dakar 1974	5
territoriales				6
Concession			Annexe 11, 14 et 15	14
Aérodrome d'attache			Annexe 11, 14 et 15	29
			de Genève 1948	30
Définitions			de Chicago (art.18)	31
Exploitation			Annexe 14	
			de Chicago	12
			(art.10, 13, 14.)	
			C.C.ASECNA (art.13)	
			Annexe 14	12
			Annexe 15	2
Franc			de Chicago (art.23)	3
			C.C.ASCNA (art.23)	
			de Dakar	
Gestion commerciale technique				14
			Annexes 14 et 15	13
Informations			de Chicago (art.28)	8
Installations				6
				7
Non ouvert à la CAP			de Chicago (art.28)	5
Ouvert à la CAP			Annexes 14 et 15	5
			de Dakar et C.C.	
Police			de Montréal 1971 (1988)	
			Annexe 17	18
Régie				12
Sécurité				18
				22
				10
			de Dakar	
Servitudes de balisage de dégagement			de Dakar et C.C	9
				9
Sûreté				
Aérostat			Annexe 7	27
				47
				30
Affrètement			de Genève 1948	
Contrat				33
				107
Inscription				107
				30
Agrément				
Atelier				43
Procédure				43
Amendes				
Absence d'autorisation				52
Accident				62

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
Aéroport				22
Certificats non conformes				51
Marques non conformes				51
Trafic illicite				53
Transport public				122
ASECNA				
Aérodromes			de Dakar et C.C.	
Contrôlés				13
Aéroports			de Dakar et C.C.	2
Assistance Météo			de Washington 1947	59
Barème			de Dakar 1947, C.C.	15
Contrôle				59
Gestion				14
Administrative				
commerciale technique			de Dakar 1947, C.C.	14
			,,	13
Publications				
			de Chicago (art.28)	3
			Annexes 14 et 15	
Redevances				115
Régions				46
Inhospitalières			de Dakar 1974	18
Responsabilités				22
Sécurité				19
Sûreté			de Montréal 1971-1988	22
			Annexe 17	-
			de Dakar 1974 et C.C.	31
			de Chicago (art.19)	121
Assurances				41
Avarie				
			de Chicago (art.32, 33)	67
Brevets			Annexe 1	68
P.N.C.				81
				68
P.N.T.				
Responsabilités			de Chicago (art.39, 40)	89
Validité				70
				101
Carnet			de Chicago	
de route			Annexe 6	38
				44
				76
De travail				
				72
				89
De vol				
Certificats				
Immatriculation			de Chicago (art. 17 à 21, 29)	32
				38
Individuel			Annexe 7	39
Limitations de nuisances				38
			Annexe 16	44
Navigabilité			de Chicago (art.31)	31
(C.D.N.)			Annexe 8	38
			,,	39
Délivrance			,,	
Normal				39
Refus				39
Retrait				
Spécial				41
Suspension			de Chicago (art.31)	39
			Annexe 8	41
De type				39

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
Validité			de Chicago (art.33)	40
Circulation			de Chicago (art.22 à29)	37
Aérienne				
Contrôle				
			de Chicago (art.9)	36
			de Dakar	59
				75
				80
Gêne			de Chicago (art.11 à 12)	37
Générale				6
Sécurité			de Chicago (art.30)	22
			Annexe 18	
Collision				
Commandant de bord			de Rome 1933 et 1952	87
Accident			de Chicago (art.25°	62
			Annexe 13	41
Fonctions			de Chicago (art.25)	42
			Annexe 6	58
			de Chicago (art.9, 10,11, 12, 13)	79
				82
			de Tokyo 1963	85
Responsabilités civile			de Varsovie-la Haye	87
			de Chicago (11, 12, 13)	115
			Annexe 2	
Pénale				87,88
Disciplinaire				87,88
Sécurité				82
				100
				110
Sûreté				114
Contrat de transport aérien				110
Définition			de Varsovie-La Haye	
Billet de passage			(article 1)	108
			de Chicago (art.96)	108
			de Varsovie-La Haye	
Combiné			(art.3)	
			de Varsovie-La Haye	94
			(art.31)	120
Lettre de transport aérien				
Successifs			(art.5 à 16)	111
			de Varsovie-La Haye	94
			(art.30)	120
			de Guadalajara	109
			de Genève 1948 (art.4, 7)	33
Créances Privilégiées				34
Inscription			de Genève (art.2)	30
Crédit-bail				32
Délai				
			de Varsovie-La Haye	33
			(art.26)	
			5 art.29	
			Annexe 7	
				27
				37
Dirigeable				
Documents de bord			de Chicago (art.29)	38
Droits				
de douanes			de Chicago (art.19)	31
				28
d'enregistrement			Annexe 1	72
d'examen			de Genève 1948	27
réels				30
			de Chicago (art.27)	
de rétention			de Genève	41

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
			de Chicago (art.16)	46
de visite				45
Entreprise de transport aérien				95
				98
			Annexe 12	
Epave				62
Equipage			Annexe 6	
Composition				78
Contrôle				79,80
Fonctions				78
Liste				79
Relève				79,83
Remplaçant				79
Transport public				80
Espace aérien			de Chicago (art.1 et 2)	
Souveraineté				36
Survol				46
			de Chicago (art.5)	
			Accord de transit de	
			Chicago (art.9 et 10)	
Zones				
Exploitant				
Contrôle				95
Etranger			Chicago (art.5)	100
			Accords aériens	98
			de Chicago (art.5)	90
			de Varsovie-La Haye	
Responsabilité				115
				90
Formation				69
aéronautique				94
			de Varsovie-La Haye 105	
Fret				
Avarie				115
Contrôle				114
Destruction				115
L.T.A.			de Chicago (art.29)	
Manifeste			de Varsovie-La Haye	38
			de Varsovie-La Haye	114
Protestation			(art.25)	118
			de Varsovie-La Haye	
Perte			(art.13)	113
			(art.18)	115
Retard			(art.19)	117
			(art.22)	
Responsabilités			(art.25)	117
			de Genève 1948	118
Hypothèque				30
Constitution				33
Inscription				34
Mainlevée			de Genève 1948	30
Modification				33
Radiation			,,	33
Immatriculation			de Chicago (art.17, 18, 19)	28
				100
Annulation			Annexe 7	33
Certificat			de Genève (art.3)	32
Demande			de Chicago (art.19)	30
Double			de Chicago (art.1)	28
Inscription				30
Marques				30
Obligation			de Chicago (art.17, 18, 19)	28
Procédure				30
Radiation				33

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
				30
				31
				32
Rapports			de Chicago (art.21)	28
Redevances			de Genève 1948 (art.3, 4)	29
				33
Registre			(art.2)	29
Suspension			Annexe 7	29
Temporaire				32
Transfert			de Chicago (art.18)	32
				28
Infractions				35
A bord				85
Aéroports				18
C.A.P.				84
				90
Sanctions			de Tokyo (1963)	35
			de Montréal	117
			(1971/1988)	46
			de Chicago (3 bis)	51
				22
				121
Servitudes				
Laissez-passer				22
				32
				38
				40
				100
Libertés de l'air				
Accords aériens				97
(III, IV, V, VII, IX)				
Accords/ compagnies			de Chicago (art.6)	
(VI°)			Modèles CAFAC	51
Droit de survol (I°)				
			Annexe 2	
			de Chicago (art.5 et 68)	36
			Accord de transit	98
			Annexe 2	
Droit d'embarquer de			Chicago (art.5 et 68)	99
(VI°)			Accord de transit	
Droit de débarquer			Annexe 2	99
(III°)			Chicago (art.5)	
Droits nus (V°)			Accords aériens 99	
Escale technique			,,	
(II)			de Chicago (art.5)99	
Transport interne			Accords aériens	
(cabotage) (VIII°)			de Chicago (art.7)93	
Lettre de transport			de Chicago (art.29)	38
Aérien (L.T.A.)			de Varsovie-La Haye	111
			(art.5 à 15)	
Licences				
			de Chicago (art.29) et	67
D'exploitation			Annexe 1	6
P.N.T.				68
				97
				38
P.T. au sol				68
Radio			de Chicago (29	38
			Annexe 1, 10-1 et 6-2	71
renouvellement				
Validité			Annexe 1	68
			,,	80
Location				
Contrat				108

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
Immatriculation				33
			de Chicago	
			Annexe 6	
Radiation				34
Manuel				101
D'exploitation				
Marques			de Genève 1948	30
			de Chicago	31
Météorologie			Annexe 7	52
Assistance			de Chicago (art.28, 37, 69, 70)	
Information				59
			de Washington (O.M.M.)	59
Nationalité				
			de Chicago (art.17)	28
			Annexe 7	27
				30
				31
				97
				99
				100
Parachutisme			de Varsovie-La Haye	47
Passager			de Guadalajara	108
Bagages				
Limitation de responsabilité				116
Liste nominative				38
(P.O.B.)			de Chicago	110
Objets personnels				108
Retard			de Varsovie-La Haye	116
				116
Responsabilité			de Varsovie-La Haye	118
Illimité			(art.25, 3, 9)	
			de Tokyo (1963)	
Pavillon (loi du)			de Montréal (1971)	29
Personnel				66
Carnet de travail				76
Contrat				73
Inscription				67
Navigant				66
P.N.T.				67
P.N.C.				67
				81
Responsabilité				87
				89
				90
Travail				74
				75, 75
Pièces de rechange			de Genève 1948 (art.23)	
				27
Photographie			de Chicago (art.36)	33
Plan de vol				48
			Annexe 2	38
				57
				82
Police (pouvoir de)				
Administrative				18
Agents				17
Judiciaire				18
Ordre public				18
Salubrité				22
Sanctions				23
Sécurité				24
Sûreté			de Chicago (Annexe 17)	22
Préposés				19
				78

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
				95
			de Chicago (Annexe 19)	105
Propriété				30
				33
				43
Cession				32
Mutation de Rome 1952				32
(1978)				45
Surface (à la)				46
				50
			de Chicago (annexe 1)	
Qualifications			(article 30)	67
			Annexe 10	68
Radiophonie				47
			Annexe 10, 11 et 15	56
			U.I.T	
Redevances				36
				17
Aéronautiques			de Chicago (art.15)	
C.D.N			de Dakar (art.7)	17
De route				39
Exonération				64
Redevances (suite)				105
Extraaéronautiques				
Immatriculation				17
Passager				29
Taux				
				16
				16
Responsabilité				
Action (en)				119
A l'égard des tiers				50
				25
				87
			de Varsovie-La Haye	121
			de Rome 1933 et 1952	
A l'égard des usagers				25
civile				87
			de Dakar	
De l'Etat				87
			de Varsovie-La Haye	115
De l'exploitant				43
				64
				25
Disciplinaire				90
			de Dakar (C.C.17 et 18)	
Responsabilité				
(suite)				
Du P.N.			de Varsovie-La Haye	115
Du transporteur				115
Exonération			de Rome	51
			de Varsovie-La Haye	116
Faute				51
				64
Illimité			de Varsovie-La Haye	115
			de Varsovie-La Haye	116
			de Rome	50
Limitée				
			de Varsovie-La Haye	117
			de Varsovie-La Haye	116
			de Rome 1952 (art.2)	
Objective				51
Pénale				24
				87

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)

MOTS CLES	*C.A.C.*	*REGLE-MENTS*	*CONVENTIONS INTERNATIONALES*	*PAGES*
				88
				90
				51
Solidaire			de Guadalajara	120
			de Chicago (art.27)	34
Saisie				122
				18
Salubrité				22
				85
Sallites			de Chicago (annexe 18)	48
Sauvetage			de Chicago (annexe 12)	62
				64
				76
Sécurité				
				56
				22
				81
				100
Souveraineté				36
Sûreté			de Montréal 1971-1988	
Actes de violence			,,	36
			,,	19
			,,	85
Aéroports			de Montréal 1971-1988	
				12
			de Montréal 1971-1988	22
Contrôle				
Programme			,,	
Aéroports			,,	110
				19
Programme			de Montréal 1971-1988	19
National			de Chicago	
Taxes				19
				17
Transport aérien				37
			de Varsovie-La Haye	93
			de Chicago	
Autorisation				96
Combiné			de Varsovie-La Haye	94
			de Varsovie-La Haye	120
			de Chicago (art.4)	109
Gratuit			Annexes 17 et 18	53
interdit			de Chicago (art.96)	104
			de Varsovie-La Haye	93
			,,	97
			de Chicago (art.7)	99
Non régulier				
				94
			de Chicago (art.5)	98
			,,	
Poste			U.P.U.	
Privé				94
				110
				37
				93
				99
			de Chicago (art.6)	104
Public			Accords aériens	94
Régulier				94
			de Varsovie-La Haye	97
			de Guadalajara	98
Responsabilité				115
Successif				120
Travail				104
Aérien				96
Autorisation				99
				104
Définition				37
				94
Vente forcée				
Vol			de Genève	
				35
				36
Définition			de Rome	75
				56
Enregistreurs				56
Régime				59
				60
				61
				83

10 octobre 1978. – DÉCRET-LOI n° 100/84 — Création du centre national d'hydrométéorologie.

(B.O.B., 1978, n° 12, p. 504)

Note. Le contenu de ce décret n'est reproduit; il intéresse principalement l'organisation politique et administrative.

© Codes et Lois du Burundi (31 décembre 2006)